*S
J
103
H63
1890
v.13

CANADA. PARLEMENT.

Documents de la sessio

DATE	NAME - NOM
ex 2	

KS
J
103
H63
1890
v.13
ex.2

DOCUMENTS DE LA SESSION.

VOLUME 13.

QUATRIÈME SESSION DU SIXIÈME PARLEMENT

DU

CANADA.

SESSION 1890.

VOLUME XXIII.

☞Voir aussi la liste numérique, page 5.

INDEX ALPHABÉTIQUE

DES

DOCUMENTS DE LA SESSION

DU

PARLEMENT DU CANADA.

QUATRIÈME SESSION, SIXIÈME PARLEMENT, 1890.

A

Accidents sur le chemin de fer Intercolonial.. 41*e*
Acte concernant les droits d'auteur..... 35
Acte des licences pour la vente des liqueurs. 91, 91*a*
Actionnaires des banques..... 4
Adams, John 36
Affaires des Sauvages, Rapport annuel sur les 12
Agriculture, Instruments d'..... 81
Agriculture, Rapport annuel de l'..... 6
Anderson, Service des steamers..... 94
Annapolis, Nouvelle-Ecosse..... 56
Antilles, Service à vapeur avec les..... 85
Archives canadiennes..... 6*b*
Assemblée législative, Territoires du Nord-Ouest 33, 33*a*
Assurances, Compagnies d'... ..... 9*a*, 9*b*
Assurances, Rapport du surintendant des.... 9
Auditeur général, Rapport annuel de l'..... 5
Aviseurs, Conseil des Territoires du Nord-Ouest..... 33*d*

B

Banque British Columbia 30*b*
Banque British North America..... 30*b*
Banques chartées 4, 30*c*
Banques d'Epargnes.....30, 30*a*
Baptêmes, mariages et sépultures..... 100
Barrage à Hungry Bay..... 89
Bassin de radoub d'Esquimalt 59*g*
Bateaux à vapeur, Inspection des..... 16*a*
Batoche, District électoral de..... 71
Beauharnois, Chemin de fer de jonction de.. 42*c*
Bécancour, Malle entre la gare de, et Sainte-Julie de Somerset 21*a*
Bibliothèque du parlement, Rapport annuel.. 8

B

Biens des Jésuites, Acte concernant les..... 70
Boissons enivrantes vendues aux Sauvages... 43*a*
Brise-lames de Tignish..... 58
British Canadian, Compagnie de Prêt et de placements..... 44
Budget, 1890-91..... 3
Budget, Discours du..... 38
Budget supplémentaire..... 3
Bureau d'enregistrement, Territoires du Nord-Ouest 33*g*
Bureau des impressions..... 95
Bureau des inspecteurs-mesureurs de bois, Québec..... 28*a*
Bureau des lettres de rebut Lettres chargées envoyées au..... 21*c*
Bureau de poste de Lévis.. ..... 56*a*
Bureau de poste de Palmer Road..... 56*b*
Bureau de poste de Pierreville..... 56*c*
Bureau de poste de Québec..... 28*b*

C

Campbellton et le Bassin de Gaspé, Malles entre..... 21*d*
Canada Atlantique, Chemin de fer..... 42*b*
Canal Chambly..... 46*b*
Cascumpèque, havre de..... 59*c*
Caughnawaga, Sauvages de.....43*b*, 43*c*
Chartes des banques 30*b*
Chatham, ruisseau de McGregor..... 79
Chemin de fer Grand-Oriental..... 67
Chemins de fer et canaux, rapport annuel.... 19
Chemins de fer construits par le Canada....42, 42*a*
Chemins de fer, Statistique des 19*a*
Chemins de fer, Subventions 42*d*

C

Chemin de fer Intercolonial : ..... 41 à 41*g*
Station de Saint-Jean Chrysostôme 41
Propriétés vendues à Lévis 41*a*
Pétitions des employés 41*b*
Dommages aux propriétés 41*c*
Projet d'assurance 41*d*
Accidents aux trains 41*e*
Voitures du personnel 41*f*
Taux du fret 41*g*
Chemin de fer Canadien du Pacifique : .... 31 à 31*c*
Terres vendues 31
Correspondance avec le département de l'intérieur 31*a*
Subventions à des steamers 31*b*
Ponts sur les lignes d'embranchement 31*c*
Chisholm, Kenneth 63
Collège militaire royal 68
Colombie-Britannique, Pétitions des colons de la 76
Commerce et navigation, Rapport annuel 2
Commis dans le département de l'intérieur ... 50
Commissaire, Police fédérale 28
Commissaire, Police à cheval du Nord-Ouest. 13
Commission géologique, Rapports de la 73
Comptes des crédits de 1889 ..... 33*k*
Comptes publics, Rapport annuel 3
Concessions forestières 36*a*
Conseil des aviseurs, Territoires du Nord-Ouest 33*d*
Conseil des examinateurs du service civil 7*b*
Cove Head, Havre de 59

D

Dépenses diverses 24
Dépenses et recettes 29, 75
Dépôts dans les banques d'épargnes 30, 30*a*
Derby, Chemin de fer d'embranchement de .. 40
Directeur général des postes, Rapport annuel. 15
District militaire n° 1 92
Dommages par le chemin de fer Intercolonial. 41*c*
Dommages aux propriétés du gouvernement. 87*a*, 87*c*
Dragueur "Prince Edward" 60
Droits d'auteur, Acte concernant les 35
Dundas et Waterloo, Chemin macadamisé de 54

E

Eau-Claire et de l'Arc, Compagnie d'exploitation forestière des rivières 33*l*
Ecoles dans le Nord-Ouest 30*o*
Ecoles séparées, Territoires du Nord-Ouest .. 33*b*
Economie sociale, Rapport sur l' 20
Edifices publics 96
Emigration et immigration canadiennes 6*
Esquimalt, Bassin de radoub d' 59*g*

F

Falsification des substances alimentaires ... 1*b*
Farine canadienne 97
Fermes agronomiques, Rapport annuel 6*c*
Fleming, Sandford, Rapport de 65, 65*a*
Fonds des havres, rivières, etc. 74
Fort-à-la-Corne, Métis de 33*h*
Fret, Taux du, etc. 14*g*

G

Garneau, Joseph 55
Gordon, Rapport du lieutenant 87*b*
Gouvernements d'Ontario et de Québec 74
Gouverneur général, Mandats du 22
Grain de semence, Achat et distribution de 33*i*, 33*j*
Grand-Oriental, Chemin de fer 67
Grosse-Ile, Quarantaine de la 62

H

Hall's Harbor, Nouvelle-Ecosse 59*f*
Hareng, Industrie de la pêche au 17*a*
Harvey-Moncton, Section du chemin de fer. 84
Haut Commissaire, Rapport du 6*d*
Havre de Cove-Head 59
Havre de New-London 59*a*
Havre de Québec, Travaux du 59*g*
Homarderies dans l'Ile du Prince-Edouard ... 25
Homesteads dans les Territoires du Nord-Ouest 33*f*
Hôpital de la Marine et des Emigrants, Québec 48, 48*a*
Hungry Bay, Chaussée à 89
Hurrell, Soldat C. J 51, 51*b*

I

Ile, Réserve du chemin de fer de l', C.-B. 76
Ile du Prince-Edouard, Dragage dans l' 60
Ile du Prince-Edouard, Malles dans l' 21*b*
Ile du Prince-Edouard, Quais, etc., dans l' ... 58*a*
Ile Sultana 49, 49*a*
Immigration et émigration canadiennes 6*
Immigration chinoise 64
Impressions, Bureau des 95
Impressions et papeterie publiques 7*c*
Inspecteurs des coques de steamers 45
Inspection des bateaux à vapeur 16*a*
Instruments d'agriculture 81
Intérieur, Commis dans le département de l'. 50
Intérieur, Rapport annuel 14
Inverness et Sainte-Julie de Somerset, Malle entre 21*a*

J

Jésuites, Acte concernant les biens des 70
Justice, Rapport annuel de la 10

K

Kamouraska, Quai de 57*a*
Kettle Creek 52
Kinistino, District électoral de 71

L

Lac Saint-Pierre, Phare flottant dans le 83
Langue française dans les territoires du Nord-Ouest 33*b*, 33*c*
Lettres chargées envoyées au bureau des lettres de rebut 21*c*
Lévis, Bureau de poste de 56*a*
Lévis, propriété vendue à 41*a*
Lieuses automatiques, moissonneuses et faucheuses 81

L

Ligne courte, Chemin de fer de la 84
Listes électorales 39
Liste du service civil 7*a*
Lotbinière, Phare flottant à 83*a*
Lots hydrauliques 66, 66*a*
Lourdes et Somerset, Malles entre 21

M

Malles entre la station de Bécancour et Sainte-Julie de Somerset 21*a*
Malles entre Lourdes et Somerset 21
Malles entre Inverness et Sainte-Julie de Somerset 21*a*
Malles entre Campbellton et le Bassin de Gaspé 21*d*
Malles dans l'Ile du Prince-Edouard 21*b*
Mandats du gouverneur général 22
Marine et des Emigrants, Hôpital de la, Québec 48, 48*a*
Marine, Rapport annuel 16
Matane, Chemin de fer d'embranchement de.. 90
McGregor, Ruisseau, Chatham 79
McGirr, William 61
Mesureurs de bois, Québec, Bureau des 28*a*
Métis, Réclamations des 33*c*
Métis, de Fort-à-la- Corne 33*h*
Milice et défense, Rapport annuel de la 11
Milice et défense, Changements dans le département de la 92*a*
Moissonneuses, faucheuses et lieuses automatiques 81
Montagnes Rocheuses, Parc des 27
Montréal, Palais de justice de 78

N

Navires américains transportant du fret en entrepôt 37
Navires, Pertes des 72
New-London, Havre de 59*a*
Nord-Ouest, Police à cheval du 13
Nouveau-Brunswick, Cour de vice-amirauté.. 47
Nouvelle-Ecosse, Cour de vice-amirauté 47

O

Obligations et Garanties 32
Œufs, Exportation et importation des 93
Ontario et Québec, Gouvernements d' 74
Ontario, Association des manufacturiers d'... 86
Ottawa, Cité d', et le Gouvernement 69
Ottawa, Pont interprovincial sur la rivière... 80

P

Païens dans les rapports du recensement 98
Palais de justice de Montréal 78
Palmer Road, Bureau de poste de 56*b*
Parc des Montagnes Rocheuses 27
Pêche au hareng, Industrie de la 17*a*
Pêcheries, Rapport annuel sur les 17
Pêcheries, Service de protection des 17*b*
Pensions dans le bureau des mesureurs de bois, Québec 28*a*

P

Pensions, du service civil 28
Pertes de navires 72
Pétitions des employés du chemin de fer Intercolonial 41*b*
Phares flottants 83, 83*a*
Pictou, Havre de, et édifices publics 59*e*
Pierreville, Bureau de poste de 56*c*
Pinette, Havre de 59*a*
Poids, mesures et gaz 1*a*
Police à cheval du Nord-Ouest 13
Police fédérale, Commissaire de la 23
Pont interprovincial sur la rivière Ottawa 80
Postes, Rapport annuel du directeur général des 15
Président et syndics, Seigneurie d'Yamaska.. 53
Prieur, Arthur 77

Q

Quai à Kamouraska 57*a*
Quai à Saint-Roch-des-Aulnets 57
Quarantaine, Grosse Ile, Règlements de 62
Québec et Ontario, Gouvernements de 74
Québec, Bureau des inspecteurs-mesureurs de bois de 28*a*
Québec, Travaux du havre de 59*g*
Québec, Hôpital de la marine et des immigrants 48, 48*a*
Québec, Bureau de poste de 28*b*
Québec, Cour de vice-amirauté 47
" Quinté," Perte du steamer 87

R

Rapport sur l'économie sociale 20
Recettes et dépenses 29, 75
Règlements concernant les terres fédérales.... 26
Réserve du chemin de fer de l'Ile, C.-B 76
Réserves sauvages 43, 43*b*
Revenu de l'intérieur, Rapport annuel 1
Rivière Thames 54*a*
Rivière du Sud 53*b*

S

Saint-Albert, Pont de 33*m*
Saint-Jean Chrysostôme, Station de 41
Saint-Roch des Aulnets, Quai de 57
Saisie du remorqueur " Rooth " 99
Saskatchewan, Compagnie de terres et de homesteads de la 82, 82*a*
Saskatchewan, District provisoire de la 71
Sauvages, Boissons enivrantes vendues aux... 43*a*
Schreiber, Collingwood, Rapport de 84
Sciure de bois dans la rivière Ottawa 65, 65*a*
Secrétaire d'Etat, Rapport annuel du 7
Service civil, Conseil des examinateurs du ... 7*b*
Service civil, Liste du 7*a*
Service civil, Pensions du 28
Statistique criminelle 6*a*, 6*a**
Statistique des chemins de fer 19*a*
Subventions aux chemins de fer 42*d*

S

Substances alimentaires, Falsification des.... 1*b*
Subventions au chemin de fer de jonction de Beauharnois..... 42*c*
Subventions au chemin de fer Canada Atlantique..... 42*b*
Subventions aux chemins de fer... ...42, 42*a*, 42*d*
Sud, Rivière du..... 53

T

Taux du fret, etc..... 41*g*
Télégraphe, Ligne de, sur le chemin de fer du Cap-Breton..... 88
Tempérance, Compagnie de Colonisation de.....82, 82*a*, 82*b*
Terres à pâturages louées..... 33*m*
Terres fédérales, Règlements concernant les.. 26
Territoires du Nord-Ouest.....33 à 33*o*
Résolutions de l'Assemblée législative.... 33
Mémoires à l'Assemblée législative..... 32*a*
Ecoles séparées et langue française..... 33*b*
Réclamations des Métis..... 33*c*
Résignation du conseil des aviseurs..... 33*d*
Impressions en français..... 33*e*
Seconds homesteads..... 33*f*
Bureau d'enregistrement..... 33*g*
Métis du Fort-la-Corne..... 33*h*
Grain de semence.....33*i*, 33*j*

T

Comptes de crédit..... 33*k*
Compagnie d'exploitation forestière de la rivière Eau-Claire et de la rivière de l'Arc..... 33*l*
Pont de Saint-Albert..... 33*m*
Terres à pâturages..... 33*n*
Liste des écoles..... 33*o*
Tignish, Brise-lames de..... 58
Toronto, Travaux du havre de..... 59*d*
Tracadie, Havre de..... 59*b*
Travaux du havre de Québec..... 59*g*
Travaux publics, Rapport annuel..... 18
Trent, Commission du canal de la Vallée de la 46*a*

V

Valiquette, Pension de.....51*a*, 51*c*
Vice-amirauté, Cours de..... 47
Voitures sur le chemin de fer Intercolonial... 41*f*

W

Welland, Canal, Rapport de A. F. Wood...46, 46*c*
Western Union, Compagnie de télégraphe... 88
Wiggins, John..... 101
Wood, Ile..... 59*a*

Y

Yamaska, Rivière..... 53, 53*a*

Voir aussi l'index alphabétique, page 1.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION.

Arrangée par ordre numérique, avec leur titre au long; les dates auxquelles ils ont été ordonnés et présentés aux deux chambres du parlement; le nom du député qui a demandé chacun de ces documents, et si l'impression en a été ordonnée ou non.

MATIÈRES DU VOLUME N° 1.

1. Rapports, Etats et Statistique du Revenu de l'Intérieur du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1889. Présentés à la Chambre des communes le 17 janvier 1890, par l'honorable J. Costigan—
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

1*a*. Inspection des poids, des mesures, et du gaz, étant un supplément au rapport du département du Revenu de l'Intérieur, 1889.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

1*b*. Rapport sur la falsification des substances alimentaires, étant un supplément au rapport du département du Revenu de l'Intérieur, 1889.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

MATIÈRES DU VOLUME N° 2.

2. Tableaux du Commerce et de la Navigation du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1889. Présentés à la Chambre des communes le 17 janvier 1890, par l'honorable M. Bowell—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 3.

3. Comptes Publics du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1889. Présentés à la Chambre des communes le 17 janvier 1890, par l'honorable G. E. Foster. Estimations des sommes requises pour le service du Canada pour l'année expirant le 30 juin 1891; présentées le 30 janvier 1890. Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada, pour l'année expirant le 30 juin 1890; présenté le 27 mars 1890. Nouvelles estimations supplémentaires additionnelles des sommes requises pour le service du Canada, pour l'année expirant le 30 juin 1890; présentées le 6 mai 1890. Estimations supplémentaires des sommes requises pour le service du Canada, pour l'année expirant le 30 juin 1891; présentées le 6 mai 1890—
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

4. Liste des actionnaires des banques chartées du Canada, à la date du 31 décembre 1889. Présentée à la Chambre des communes le 9 avril 1890, par l'honorable G. E. Foster—
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 4.

5. Rapport de l'auditeur général sur les comptes des crédits, pour l'exercice expiré le 30 juin 1889. Présenté à la Chambre des communes le 27 janvier 1890, par l'honorable G. E. Foster—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 5.

6. Rapport du ministre de l'Agriculture du Canada, pour l'année civile 1889. Présenté à la Chambre des communes le 20 mars 1890, par l'honorable J. Carling—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

6*. Immigration et Emigration canadiennes. Annexe au rapport du ministre de l'agriculture—
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

6*a*. Statistique criminelle, pour l'année 1888...*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

6*a.** Statistique criminelle, pour l'année 1889..*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

MATIÈRES DU VOLUME N° 6.

6b. Rapport sur les archives du Canada, 1890. Présenté à la Chambre des communes le 10 février 1890, par l'honorable J. Carling.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

6c. Rapports du directeur et des officiers des fermes expérimentales, pour l'année 1889. Présentés à la Chambre des communes le 9 avril 1890, par l'honorable J. Carling—
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

6d. Rapport du haut-commissaire du Canada, avec les rapports des agents dans le Royaume-Uni, pour l'année 1889. Présentés à la Chambre des communes le 9 avril 1890, par l'honorable J. Carling—
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 7.

7. Rapport du secrétaire d'Etat, pour l'année expirée le 31 décembre 1889. Présenté à la Chambre des communes le 29 janvier 1890, par l'honorable J. A. Chapleau—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

7a. Liste du service civil du Canada, 1889. Présentée à la Chambre des communes le 3 février 1890, par l'honorable J. A. Chapleau.....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

7b. Rapport du Bureau des Examinateurs pour le service civil en Canada, pour l'année finissant le 31 décembre 1889. Présenté à la Chambre des communes le 30 janvier 1890, par l'honorable J. A. Chapleau..... *Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

7c. Rapport annuel du département d'Imprimerie et de Papeterie publiques du Canada, pour l'exercice expirant le 30 juin 1889.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

8. Rapport des bibliothécaires conjoints du parlement sur l'état de la bibliothèque. Présenté à la Chambre des communes le 16 janvier 1890, par M. l'Orateur—
Imprimé pour les documents de la session seulement.

MATIÈRES DU VOLUME N° 8.

9. Rapport du surintendant des Assurances, pour l'année terminée le 31 décembre 1889—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

9a. Sommaire des relevés des compagnies d'assurances sur la vie faisant affaires en Canada, pour l'année civile 1889. Présenté à la Chambre des communes le 7 février 1890, par l'honorable G. E. Foster—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

9b. Sommaire des relevés des compagnies d'assurances en Canada, pour l'année civile 1889. Présenté à la Chambre des communes le 9 avril 1890, par l'honorable G. E Foster—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 9.

10. Rapport du ministre de la Justice sur les pénitenciers du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1889. Présenté à la Chambre des communes le 28 mars 1890, par sir John Thompson—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

11. Rapport annuel du ministre de la Milice et de la Défense du Canada, pour l'année civile 1889. Présenté à la Chambre des communes le 6 février 1890, par sir Adolphe Caron—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 10.

12. Rapport annuel du département des affaires des Sauvages, pour l'année expirée le 31 décembre 1889. Présenté à la Chambre des communes le 22 janvier 1890, par l'honorable E. Dewdney—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

13. Rapport du commissaire de la police à cheval du Nord-Ouest. Présenté à la Chambre des communes le 17 mars 1890, par sir John Macdonald...*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

MATIÈRES DU VOLUME N° 11.

14. Rapport annuel du département de l'Intérieur, pour l'année 1889. Présenté à la Chambre des communes le 31 mars 1890, par l'honorable E. Dewdney—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

15. Rapport du directeur général des Postes, pour l'année expirée le 30 juin 1889. Présenté à la Chambre des communes le 23 janvier 1890, par l'honorable J. Haggart—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 12.

16. 22e rapport du département de la Marine, pour l'exercice terminé le 30 juin 1889. Présenté à la Chambre des communes le 24 février 1890, par l'honorable M. Colby—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

16*a*. Rapport du président du bureau d'inspection des bateaux à vapeur pour l'année civile terminée le 31 décembre 1889..... .....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

17. Rapport annuel du département des Pêcheries, pour l'année 1889. Présenté à la Chambre des communes le 16 avril 1890, par l'honorable M. Colby—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

17*a*. Rapport spécial des délégués nommés en 1889 pour s'enquérir de l'industrie de la pêche du hareng dans la Grande-Bretagne et la Hollande. Présenté à la Chambre des communes le 10 février 1890, par l'honorable C. H. Tupper.....*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

17*b*. Rapport sur le service de protection des pêcheries du Canada, en 1889. Présenté à la Chambre des communes le 10 mars 1890, par l'honorable M. Colby—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

MATIÈRES DU VOLUME N° 13.

18. Rapport annuel du ministre des Travaux Publics, pour l'exercice 1888-89, sur les travaux placés sous son contrôle. Présenté à la Chambre des communes le 3 février 1890, par sir Hector Langevin—
Imprimé pour la distribution et les documents de la session.

19. Rapport annuel du ministre des Chemins de fer et Canaux, pour le dernier exercice, du 1er juillet 1888 au 30 juin 1889, sur les travaux placés sous son contrôle. Présenté à la Chambre des communes le 3 mars 1890, par sir Johh Macdonald...*Imprimé pour la distribution et les documents de la session.*

19*a*. Statistique des chemins de fer du Canada, et capital, trafic et frais d'exploitation des chemins de fer de la Puissance, 1889. Présentée à la Chambre des communes le 9 mai 1890, par sir John Macdonald .....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

OMISSION.

Les deux documents suivants n'ont été imprimés qu'après que l'index l'eut été lui-même, ce qui explique leur omission :

6*e*. Extraits des rapports de la statistique mortuaire pour l'année 1889. (*Imprimés pour la distribution et comme document de la session.*)

[Le document ci-dessus a été inséré au commencement du volume n° 7, immédiatement avant le rapport du secrétaire d'Etat.]

19*b*. Statistique des canaux pour la saison de navigation, 1889. (*Imprimée pour la distribution et comme document de la session.*)

[Inséré à la fin du volume n° 13, immédiatement après la statistique des chemins de fer.]

[illegible] Réponse à [illegible]
nombre de lettres enregistrées envoyées au bureau des lettres de rebut pendant les années 1887, 1888 et 1889, jusqu'au 31 décembre dernier. Présentée à la Chambre des communes le 29 janvier 1890. —*M. McMullen*..... .....*Pas imprimée.*

21*d*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 3 février 1890—Copie de toutes lettres, rapports ou autre correspondance, actuellement au ministère des postes, relativement au transport des malles entre Campbelltown, dans la province du Nouveau-Brunswick, et le Bassin de Gaspé, dans la province de Québec. Présentée à la Chambre des communes le 7 février 1890.—*M. Joncas.*
Pas imprimée.

22. Relevé des mandats émis par le gouverneur général et des dépenses faites sous leur autorité, depuis la dernière session du Parlement, conformément à l'Acte du Revenu Consolidé et de l'Audition, article 32, paragraphe 2. Présenté à la Chambre des communes le 20 janvier 1890, par l'honorable G. E. Foster.....*Imprimé pour la distribution seulement.*

23. Rapport du commissaire de la police fédérale pour 1889, aux termes du chap. 184, article 5 des Statuts Revisés du Canada. Présenté à la Chambre des communes le 21 janvier 1890, par sir John Thompson.....*Pas imprimé.*

24. Etat des dépenses à compte de frais divers, du 12 juillet 1889 au 4 janvier 1890, autorisées par l'acte 52 Vic., chap. 1. Présenté à la Chambre des communes le 22 janvier 1890, par l'honorable G. E. Foster. ..... *Pas imprimé.*

25. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 8 février 1889—Relevé du nombre de fabriques de conserves de homard sur tout le littoral de l'Ile du Prince-Edouard ; le nombre d'amendes imposées pendant la saison de 1888 et le montant de chaque amende ; les noms des personnes qui ont payé les amendes et de celles qui ne les ont pas payées ; et la nature du délit dans chaque cas. Présentée à la Chambre des communes le 22 janvier 1890.—*M. Perry*.....*Pas imprimée.*

26. Copie des règlements sanctionnés par le Conseil Privé depuis la clôture de la dernière session, conformément à l'article 91 de l'Acte des Terres Fédérales, chap. 54 des Statuts revisés du Canada. Présentée à la Chambre des communes le 28 janvier 1890, par l'honorable J. A. Chapleau—*Pas imprimée.*

27. Copie des règlements pour le contrôle et l'administration du parc canadien des Montagnes Rocheuses, sanctionnés par ordre en conseil du 27 novembre 1889. Présentée à la Chambre des communes le 28 janvier 1890, par l'honorable J. A. Chapleau.....*Imprimée pour la distribution seulement.*

MATIÈRES DU VOLUME N° 15.

28. Etat de toutes les pensions et indemnités de retraite accordées dans le service civil, donnant le nom et l'emploi de chaque personne mise à la retraite ou retirée, ses appointements, son âge, la durée de son service, l'indemnité à elle accordée lors de sa retraite, la raison de sa mise à la retraite, et si la vacance a été remplie par promotion ou par une nouvelle nomination, pendant l'année expirée le 31 décembre 1889. Présenté à la Chambre des communes le 29 janvier 1890, par l'honorable G. E. Foster .....*Imprimé pour les documents de la session seulement.*

28*a*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 22 janvier 1890, demandant copie de tous ordres en conseil, correspondance et documents relatifs à la retraite de certains employés du bureau des inspecteurs-mesureurs de bois à Québec. Présentée à la Chambre des communes le 30 janvier 1890.—*M. Langelier (Québec-Centre)*.....*Pas imprimée.*

28*b*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 22 janvier 1890, demandant copie de tous ordres en conseil, correspondance et documents relatifs à la mise à la retraite de certains employés du bureau de poste de Québec et du bureau de l'inspection de la poste à Québec, et à leur remplacement. Présentée à la Chambre des communes le 5 mars 1890.—*M. Langelier (Québec-Centre)*.....*Pas imprimée.*

29. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 23 janvier 1890, pour un relevé détaillé des recettes et paiements du Canada jusqu'au 1er janvier 1890, ainsi qu'un relevé semblable pour le semestre finissant le 1er janvier 1889. Présentée à la Chambre des communes le 29 janvier 1890.—*Sir Richard Cartwright*.....*Imprimée pour la distribution seulement.*

30. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 janvier 1890, pour un état donnant les montants d'argent déposés dans les diverses banques d'épargnes fédérales et postales, les localités où elles se trouvent, et le montant brut déposé dans les dites banques respectives à la date du 30 juin et décembre derniers. Présentée à la Chambre des communes le 29 janvier 1890.—*M. McMullen*.....*Pas imprimée.*

30*a*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 janvier 1890, pour un état donnant les montants d'argent déposés dans les diverses banques d'épargnes fédérales et postales, les localités où elles se trouvent, et le montant brut déposé dans les dites banques respectives à la date du 30 juin et décembre derniers. Présentée à la Chambre des communes le 18 février 1890.—*M. McMullen*.....*Pas imprimée.*

30*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 5 février 1890, pour copie des chartes originales de la Banque de l'Amérique-Britannique du Nord et de la Banque de la Colombie-Anglaise, et de tous les amendements faits aux dites chartes. Présentée à la Chambre des communes le 21 février 1890.—*M. Edgar*..... *Pas imprimée.*

30*c*. Réponsee à un ordre de la Chambre des communes en date du 23 janvier 1890, pour un état donnant les noms de toutes les banques chartées en Canada qui ont suspendu leurs paiements, liquidé leurs affaires, ou fait faillite depuis la Confédération, ainsi que le montant du capital-actions autorisé, celui du capital souscrit et celui du capital payé ; l'actif et le passif des dites banques lors de telles suspension ou cessation d'affaires ; la nature des dits actif et passif, les dates des dites chartes et les dates de leur forfaiture ou abandon, et les dividendes payés aux porteurs de billets et aux déposants. Présentée à la Chambre des communes le 2 avril 1890.—*M. Hesson*..... *Pas imprimée.*

31. Correspondance avec la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien renfermant une liste de toutes les terres vendues par cette compagnie pendant l'année expirée le 1er octobre dernier, conformément à l'article 8, chap. 9, 49 Vic. Présentée à la Chambre des communes le 30 janvier 1890, par l'honorable E. Dewdney.....*Pas imprimée.*

31*a*. Réponse (partielle) conformément à une résolution de la Chambre des communes, adoptée le 20 février 1882, sur tous les sujets affectant le chemin de fer du Pacifique Canadien, et donnant des détails concernant : 1. Le choix de la route. 2. Le progrès des travaux. 3. Le choix ou la réserve des terres. 4. Le paiement de deniers. 5. La construction des embranchements. 6. Le progrès des travaux sur les embranchements. 7. Les tarifs de transport des voyageurs et des marchandises. 8. Les conditions particulières requises par l'Acte refondu des chemins de fer et ses amendements, jusqu'à la clôture de l'exercide précédent. 9. Les mêmes conditions particulières jusqu'à la date la plus rapprochée possible de la production de l'état. 10. Copie de tous ordres en conseil et de toute correspondance échangée entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer ou aucun des membres ou officiers des deux parties, touchant les affaires de la compagnie. Présentée à la Chambre des communes le 30 janvier 1890, par l'honorable E. Dewdney—

Imprimée pour les documents de la session seulement.

31*b*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 24 janvier 1890, demandant copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et les autorités impériales, et entre le premier et la Compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien au sujet de l'octroi d'une subvention à cette compagnie pour une ligne de steamers devant faire le service entre Vancouver et le Japon et l'Australie. Présentée à la Chambre des communes le 25 février 1890.—*M. Prior*.....*Pas imprimée.*

31*c*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 janvier 1890, demandant copie de toutes requêtes, lettres ou autres documents adressés au gouvernement pour se plaindre de l'état des ponts sur les embranchements de chemin de fer exploités par la Compagnie de chemin de fer du Pacifique Canadien, dans le comté de Bagot et les comtés voisins. Présentée à la Chambre des communes le 26 février.—*M. Dupont*.....*Pas imprimée.*

32. Relevé détaillé de toutes les obligations et garanties enregistrées dans le département du secrétaire d'Etat, en conformité de l'article 23, chap. 19, des Statuts revisés du Canada. Présenté à la Chambre des communes le 3 février 1890, par l'honorable J. A. Chapleau .....*Pas imprimé.*

33. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 27 janvier 1890, demandant copie de toutes résolutions de l'Assemblée législative des Territoires du Nord-Ouest, concernant l'affectation des deniers votés par cette Chambre pour l'usage des dits Territoires. Présentée à la Chambre des communes le 10 février 1890.—*Honorable M. Laurier*.....*Pas imprimée.*

33*a*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 3 février 1890, demandant copie de tous mémoires, pétitions et résolutions de l'Assemblée législative des Territoires du Nord-Ouest, passés à sa dernière session, qu'ils aient été adressés au gouverneur général ou au parlement. Présentée à la Chambre des communes le 10 février 1890.—*M. Daly*.....*Pas imprimée.*

33*b*. Copie des diverses pétitions présentées au conseil contre l'abolition des écoles séparées et de la langue française dans les Territoires du Nord-Ouest. Présentée à la Chambre des communes le 11 février 1890, par l'honorable M. Colby. .....*Pas imprimée.*

33*c*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 27 janvier 1890, demandant copie de toutes résolutions de l'Assemblée législative des Territoires du Nord-Ouest, concernant le règlement des réclamations des Métis. Présentée à la Chambre des communes le 21 février 1890.—*L'honorable M. Laurier*.....*Pas imprimée.*

33*d*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes, à Son Excellence le gouverneur général, en date du 27 janvier 1890, demandant copie de tous ordres en conseil, dépêches, correspondance et documents concernant la démission du Conseil des Aviseurs des Territoires du Nord-Ouest, et la nomination de leurs successeurs. Présentée à la Chambre des communes le 24 février 1890.—*M. White (Renfrew)*.....*Pas imprimée.*

33*e*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 23 janvier 1890—Etat indiquant, pour chaque année,—1. Le coût de l'impression en français des ordonnances et autres documents et publications officiels depuis la date de la passation de l'Acte des Territoires du Nord-Ouest, de 1877 ; 2. Le nombre de copies des ordonnances imprimées de temps à autre dans cette langue ; 3. Le nombre de copies distribuées et de celles restant en main. Présentée à la Chambre des communes le 25 février 1890.—*M. Denison.*

Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

33*f*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 février 1890, demandant copie des mémoires adressés par MM. Joseph Holden et John Shera à l'honorable Edgar Dewdney, ministre de l'Intérienr, concernant la concession de seconds homesteads dans les Territoires. Présentée à la Chambre des communes le 26 mars 1890.—*M. Davin*.....*Pas imprimée.*

33*g*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 février 1890—Relevé des recettes et dépenses de chacun des bureaux d'enregistrement des Territoires du Nord-Ouest, de 1887 à 1889. Présentée à la Chambre des communes le 26 mars 1890.—*M. Davin*.....*Pas imprimée.*

33*h*. Correspondance relative à certaine assistance donnée aux Métis de Fort-La-Corne et autres lieux. Présentée à la Chambre des communes le 1er mai 1890, par l'honorable E. Dewdney. *Pas imprimée.*

33*i*. Etat concernant l'achat de grain de semence (y compris une liste des prix payés pour le blé et l'avoine). Présenté à la Chambre des communes le 1er mai 1890, par l'honorable E. Dewdney. *Pas imprimé.*

33*j*. Etat concernant la distribution de grain de semence et instructions quant à la distribution de ce grain. Présenté à la Chambre des communes le 1er mai 1890, par l'honorable E. Dewdney. *Pas imprimé.*

33*k*. Mémoire au sujet des comptes de crédits de 1889 pour certaines des provinces et des Territoires du Nord-Ouest. Présenté à la Chambre des communes le 1er mai 1890, par l'honorable E. Dewdney. *Pas imprimé.*

33*l*. Etat concernant la réclamation de la Compagnie d'Exploitation Forestière des rivières Eau-Claire et de l'Arc contre le gouvernement, pour du bois qu'elle prétend avoir été enlevé sur ses concessions. Présenté à la Chambre des communes le 1er mai 1890, par l'honorable E. Dewdney...*Pas imprimé.*

33*m*. Correspondance, etc., concernant le pont de Saint-Albert. Présentée à la Chambre des communes le 1er mai 1890, par l'honorable E. Dewdney.....*Pas imprimée.*

33*n*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 21 avril 1890—Etat donnant : 1. Le nombre d'acres de terres à pâturage actuellement affermés dans les territoires du Nord-Ouest. 2. Le montant payé au gouvernement l'an dernier pour l'affermage des dites terres. 3. Le montant d'arrérages dus au gouvernement pour l'affermage des dites terres, et les noms des personnes devant ces arrérages. 4. Les noms des porteurs de baux sur le territoire desquels il n'est pas permis aux colons de s'établir sans leur consentement, ainsi que la superficie totale couverte par les dits baux, et la situation des terres mentionnées dans chaque bail. Présentée à la Chambre des communes le 9 mai 1890.—*M. Charlton*.....*Pas imprimée.*

33*o*. Liste des écoles de diverses dénominations dans les territoires du Nord-Ouest, 1889. Présentée à la Chambre des communes le 12 mai 1890, par l'honorable E. Dewdney.....*Pas imprimée.*

34. *Voir les documents de la session n°* 17*a*.

35. Copie certifiée d'un rapport de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence en conseil, en date du 17 août 1889, au sujet de l'Acte des droits d'auteur de la dernière session,—ainsi que la correspondance et autres papiers sur le même sujet. Présentée à la Chambre des communes le 10 février 1890, par sir John Thompson. *Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

36. Copie de rapports d'un comité de l'honorable Conseil Privé, concernant l'octroi d'une concession forestière à M. John Adams. Présentée à la Chambre des communes le 17 février 1890, par sir John Macdonald.....*Pas imprimée.*

36*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 19 mars 1890, demandant une liste des concessions forestières octroyées par le gouvernement canadien depuis le 1er mars 1885, le nom des concessionnaires et la date de l'octroi ; la superficie de chaque concession octroyée, indiquant si elle a été octroyée au plus haut enchérisseur dans une adjudication publique, et le chiffre du bonus (s'il en est) reçu dans chaque cas. Présentée à la Chambre des communes le 15 avril 1890.—*M. Charlton*.....*Imprimée pour les documents de la session.*

37. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 27 janvier 1890, demandant copie de tous ordres en conseil, ou administratifs, empêchant les navires américains de transporter du fret, en entrepôt, des ports américains à Victoria, C.-A., ou aucun autre port canadien, et copie de tous ordres en conseil, ou administratifs, révoquant les précédents, et de toute correspondance se rapportant à ce sujet. Présentée à la Chambre des communes le 18 février 1890.—*Honorable M. Laurier*.....*Pas imprimée.*

38. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 6 février 1889, demandant un relevé du coût total du discours sur le budget publié chaque année depuis 1867, avec mention du nombre d'exemplaires distribués, chaque année, pendant la dite période. Présentée à la Chambre des communes le 18 février 1890.—*M. Landerkin*.....*Pas imprimée.*

39. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 23 janvier 1890, demandant un relevé de toutes les dépenses générales faites jusqu'à date pour la confection des listes électorales du Canada. Présentée à la Chambre des communes le 25 février 1890.—*M. Casgrain. Pas imprimée.*

40. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 12 février 1890, demandant copie de tous papiers, correspondance et arrangements entre le gouvernement et les propriétaires du prolongement du chemin de fer d'embranchement sur Derby, au sujet du dit prolongement qui a été construit avec l'aide d'une subvention du gouvernement, mais qui n'a jamais été mis en exploitation. Présentée à la Chambre des communes le 26 février 1890.—*M. Mitchell*.....*Pas imprimée.*

41. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 12 février 1890, demandant copie de toutes pétition et correspondance concernant la demande de construction d'une voie d'évitement sur l'Intercolonial à la station de Saint-Jean Chrysostôme, dans le comté de Lévis. Présentée à la Chambre des communes le 26 février 1890.—*M. Guay*..... *Pas imprimée.*

41*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 12 février 1890—Liste des noms de tous ceux qui ont vendu des propriétés au gouvernement du Canada dans les quartiers Saint-Laurent et Lauzon de la ville de Lévis, depuis le 1er janvier 1886, pour l'élargissement de la voie de l'Intercolonial et l'agrandissement de la gare de Lévis ; le montant payé à chaque propriétaire, le montant payé pour commission, le taux par cent et à qui ces montants ont été payés. Présentée à la Chambre des communes le 26 mars 1890.—*M. Guay*..... .....*Pas imprimée.*

41*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 mars 1890, demandant copie de toutes pétitions pour augmentation de gages adressées au ministre des chemins de fer, depuis le 1er janvier 1889, par les personnes employées dans les ateliers de l'Intercolonial à Moncton et sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, et de toute réponse faite à ces demandes par le département des chemins de fer ou aucun de ses officiers. Présentée à la Chambre des communes le 21 avril 1890.—*M. Davies*..... .....*Pas imprimée.*

41*c*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 mars 1890, demandant copie des requêtes transmises au gouvernement par MM. Nazaire Ouellet, George Voyer, Alfred Ouellet, F. Côté et autres, au sujet des dommages causés à leurs propriétés par l'Intercolonial. Présenté à la Chambre des communes le 21 avril 1890.—*M. Fiset*..... .....*Pas imprimée.*

41*d*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 10 mars 1890—Etat faisant connaître comment a fonctionné par le passé le système d'assurance des employés de l'Intercolonial, et plus particulièrement,—(*a*) les recettes et dépenses annuelles, y compris les salaires des fonctionnaires, chaque année, pendant que le dit système était en opération ; (*b*.) les montants payés, chaque année, à même le fonds aux employés ou à leurs représentants, pour cause de décès ou d'accident ; (*c*) le surplus de ce fonds, s'il en est, actuellement en caisse. Présentée à la Chambre des communes le 22 avril 1890.—*M. Davies*..... .....*Pas imprimée.*

41*e*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 février 1890—Relevé des accidents arrivés aux trains de l'Intercolonial par suite de collisions, rails brisés, ou autrement, en 1889, les causes et les dates respectives ; le montant du dommage (si aucun) causé dans chaque cas à la propriété ; le chiffre de la compensation payée aux personnes possédant des propriétés détruites ou endommagées, ainsi que le montant des réclamations pour pertes ou dommages (s'il en est) non réglées. Présentée à la Chambre des communes le 22 avril 1890.—*M. Weldon (Saint-Jean)*—
Pas imprimée.

41*f*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 mars 1890—Etat donnant—(*a*) les noms et le nombre de wagons officiels sur l'Intercolonial et ses embranchements ; (*b*) le coût primitif, la date et le lieu de construction de chaque wagon, ou nom de la personne ou compagnie de qui il a été acheté ; (*c*) le coût des réparations ou les dépenses de ces wagons depuis leur achat ; (*d*) les noms et salaires et les dépenses de chaque employé sur ces wagons officiels ; (*e*) le coût annuel des approvisionnements de chacun de ces wagons. Présentée à la Chambre des communes le 9 mai 1890.—*M. Davies*.....*Pas imprimée.*

41*g*. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1er mai 1890, demandant un état indiquant : 1. Quel est le prix par tonne pour le transport du charbon en wagons charges sur le chemin de fer Intercolonial entre les mines de la Nouvelle-Ecosse et Saint-Jean, Moncton, Newcastle et Campbellton, dans le Nouveau-Brunswick, et Rimouski, la Rivière-du-Loup et Québec ; aussi, par les raccordements de l'Intercolonial, quel est le prix pour le transport à Montréal et à Toronto. 2. Quel est le prix par tonne pour le transport du blé, de la farine et autres denrées en wagons chargés, de Toronto, Montréal et Québec à Campbellton, Newcastle, Moncton et Saint-Jean, dans le Nouveau-Brunswick, et à Amherst, Truro, Pictou et Halifax, dans la Nouvelle-Ecosse. 3. Quel est le nombre de trains de fret qui ont passé dans les deux sens entre la Nouvelle-Ecosse, Québec et Ontario, et entre le Nouveau-Brunswick et ces provinces en 1889. 4. Combien de trains ont transporté de l'Ouest des marchandises devant être expédiées par Halifax et par Saint-Jean en 1889, et jusqu'aujourd'hui en 1890? Présentée au Sénat le 16 mai 1890.—*Honorable M. Wark*..... .... *Pas imprimée.*

42. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 23 janvier 1890—Etat donnant les montants d'argent dépensés par le gouvernement fédéral dans chacune des provinces depuis la confédération jusqu'au 30 juin 1889, sous les chapitres suivants : 1. Subventions aux chemins de fer dans chaque province, sauf la ligne-mère du Pacifique Canadien et l'embranchement du Sault ; 2. Les divers chemins de fer construits par le gouvernement du Canada dans chaque province, y

compris les embranchements et prolongements de l'Intercolonial, mais non la ligne principale telle qu'originairement construite ; 3. Les bâtisses érigées ou achetées dans chaque province, leur situation et leur coût. Présentée à la Chambre des communes le 26 février 1890.—*M. McMullen*—*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

42*a*. Réponse modifiée (partielle) supplémentaire à une réponse présentée à la Chambre des communes, le 26 février 1890—Etat donnant les montants d'argent dépensés par le gouvernement fédéral dans chacune des provinces depuis la confédération jusqu'au 30 juin 1889, sous les chapitres suivants : 1. Subventions aux chemins de fer dans chaque province, sauf la ligne-mère du Pacifique Canadien et l'embranchement du Sault. 2. Les divers chemins de fer construits par le gouvernement du Canada dans chaque province, y compris les embranchements et prolongements de l'Intercolonial, mais non la ligne principale telle qu'originairement construite. 3. Les bâtisses érigées ou achetées dans chaque province, leur situation et leur coût. Présentée à la Chambre des communes le 22 avril 1890.—*M. McMullen*.....*Imprimée pour la distribution et les documents de la session.*

42*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 21 avril 1890—Etat donnant le montant des subventions votées en faveur du chemin de fer du Canada Atlantique pour la construction de son pont sur le Saint-Laurent entre le Coteau et Valleyfield, le montant payé par le gouvernement jusqu'à date, et le montant non encore exigible ou restant à payer. Présentée à la Chambre des communes le 2 mai 1890.—*M. Bergeron*.. ....*Pas imprimée.*

42*c*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 21 avril 1890—Relevé du chiffre des subventions votées par le parlement à la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Beauharnois, le montant payé par le gouvernement jusqu'à date, et le montant encore dû ou non encore exigible. Présentée à la Chambre des communes le 2 mai 1890.—*M. Bergeron*.....*Pas imprimée.*

42*d*. Papiers, correspondance, etc., concernant les subventions à certaines compagnies de chemin de fer et pour aider à la construction de certaines voies ferrées, comme suit : Compagnie du chemin de fer de Montréal à Ottawa (ci-devant chemin de fer de Vaudreuil à Prescott) ; Compagnie du chemin de fer de Jonction de Waterloo ; Compagnie du chemin de fer de Jonction du Pacifique-Nord ; Compagnie du chemin de fer d'Ottawa, Morrisburg et New-York ; Compagnie du chemin de fer Erié et Huron ; Compagnie du chemin de fer de Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie ; Compagnie du chemin de fer de Manitouline et Rive-Nord ; Compagnie du chemin de fer de Port-Arthur, Duluth et Occidental ; Compagnie du chemin de fer du Lac Erié et Rivière Détroit, (ci-devant Amherstburg, Rive du Lac et Blenheim) ; Compagnie du chemin de fer de Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool ; Compagnie du chemin de fer de Kingston, Smith's Falls et Ottawa ; Compagnie du chemin de fer d'Ottawa et Parry-Sound ; Compagnie du chemin de fer de la Baie de Quinté et Lac Nipissingue ; Compagnie du chemin de fer de Cobourg, Northumberland et Pacifique ; Compagnie du chemin de fer de Saint-Stephen et Miltown ; Compagnie du chemin de fer de Woodstock et Centreville ; Compagnie du chemin de fer de la Rivière Saint-Jean, N.-B. ; Compagnie du chemin de fer Central, N.-B. ; Compagnie du chemin de fer Shelburne, Liverpool et Annapolis ; Compagnie du chemin de fer d'Inverness et Richmond ; Compagnie du chemin de fer International ; Compagnie du chemin de fer de Montréal et Sorel ; Compagnie du chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique ; Compagnie du chemin de fer de Montréal et Lac Maskinongé ; Compagnie du chemin de fer Grand Oriental ; Compagnie du chemin de fer du Comté de Drummond ; Compagnie du chemin de fer d'Oxford Mountain ; Compagnie du chemin de fer Maskinongé et Nipissingue ; Compagnie du chemin de fer Union Jacques-Cartier ; Compagnie du chemin de fer Québec Central ; Compagnie du chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean ; Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Stewiacke et Lansdowne ; Compagnie du chemin de fer de Témiscouata ; Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Tobique. Présentés à la Chambre des communes le 14 mai 1890, par sir John A. Macdonald..... .....*Pas imprimée.*

43. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 12 février 1890—Liste des réserves sauvages dans les limites de la province du Manitoba, donnant la situation et la superficie de chacune, le nombre de Sauvages y appartenant lors du choix de telle réserve, et le nombre de ceux qui y vivent actuellement. Présentée à la Chambre des communes le 26 février 1890.—*M. LaRivière.*
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

43*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 janvier 1890—Etat donnant les noms de toutes personnes appelées devant le magistrat pour vente de whisky aux Sauvages des comtés de Grey ou Bruce, en 1888 et 1889, et copie de tous papiers, documents et lettres à ce sujet ; aussi, le nom du délateur, du magistrat siégeant, du constable employé et de l'avocat retenu pour chaque cause ; aussi, les jugements rendus par les magistrats, indiquant les amendes imposées, s'il en est, si l'on en a appelé des décisions des magistrats, le nom du juge devant lequel tel appel a été porté et le résultat final ; aussi, le coût de chaque procès devant un magistrat, et de chaque appel porté devant un juge, avec le nom, l'occupation et l'adresse postale de chaque personne qui a reçu

l'argent pour tout service quelconque lors du procès devant le magistrat ou de l'appel devant le juge, le coût total de toutes les causes, les amendes totales imposées et perçues, et, dans le cas où les frais auraient été refusés dans aucunes des dites causes, le motif de tel refus ; aussi, indiquant si les Sauvages qui ont eu du whisky étaient électeurs du comté de Bruce aux termes de l'Acte du Cens Electoral du Canada. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890.—*M. Landerkin.* *Pas imprimée.*

43*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 10 mars 1890—1. Etat de tous les deniers entre les mains du surintendant général des Sauvages, appartenant aux Sauvages de la réserve de Caughnawaga ; 2. De toutes les sources d'où proviennent les dits deniers. Présentée à la Chambre des communes le 26 mars 1890.—*M. Doyon*.....*Pas imprimée.*

43*c*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 mars 1890—Copie de toute correspondance échangée entre le département des Sauvages et l'agent et les chefs de la réserve de Caughnawaga, relativement à toute indemnité réclamée par les Sauvages de la réserve, par suite de ce que l'étendue de leur réserve a été considérablement diminuée par des empiétements. Présentée à la Chambre des communes le 9 mai 1890.—*M. Doyon*.....*Pas imprimée.*

44. Etat des affaires de la Compagnie Anglo-Canadienne de prêts et placements, au 31 décembre 1889. Présenté à la Chambre des communes le 16 mai 1890, par M. l'Orateur.....*Pas imprimé.*

45. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1er avril 1889—Etat donnant : 1. Le nom et le domicile des commissaires nommés en 1883, pour s'enquérir et faire rapport des aptitudes des personnes devant se présenter devant eux pour subir un examen de qualification comme inspecteurs des coques de steamers à fret et à passagers, naviguant dans les eaux du Canada ; 2. Copie des circulaires émises pour inviter les compétiteurs à se rendre à Ottawa, et la date ou les dates ainsi données de temps à autres ; 3. Le nom et domicile des personnes ainsi examinées à chaque réunion des dits commissaires jusqu'à date ; 4. Copie de la recommandation ou des recommandations, s'il en est, des dits commissaires ou d'aucun d'eux, concernant les dits examens ou les aptitudes de toutes et chacune des personnes ayant subi l'examen à la première réunion ou à toute autre réunion subséquente des dits commissaires ; 5. Le nom et le domicile de chaque inspecteur de coques de steamers à fret et à passagers nommé par le gouvernement, depuis 1882 jusqu'à date, faisant connaître qui a été nommé après avoir passé heureusement l'examen nécessaire, et qui a été nommé sans avoir passé le dit examen ; aussi, le nom et le domicile de tout inspecteur ainsi nommé depuis 1882 jusqu'à date, qui a été destitué ou qui a résigné son emploi pendant la période ci-dessus, et la cause de telle destitution ou démission ; 6. Le nom et le domicile de toute personne nommée pour remplir toute vacance ou nouvel emploi d'inspecteur de steamers ; et 7. Copie de toute correspondance échangée entre le ministre de la marine et quelque personne que ce soit se rapportant aux questions ci-haut énumérées. Présentée à la Chambre des communes le 3 mars 1890.—*M. Wilson (Elgin)*.....*Pas imprimée.*

46. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 20 février 1890—Adresse demandant copie du rapport de M. A. F. Wood au sujet de l'enquête qu'il a faite sur les questions relatives au canal Welland. Présentée à la Chambre des communes le 6 mars 1890.—*M. Edgar*.....*Pas imprimée.*

46*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 29 janvier 1890—Etat donnant la date de création de la Commission du Canal de la Vallée de la Trent, l'époque et le lieu de sa première séance, le nombre réel de jours qu'elle a consacrés à ses travaux et le nombre de jours et de séances employés à recueillir des témoignages, et les endroits où, jusqu'à présent, la Commission a tenu ses séances. Présentée à la Chambre des communes le 5 mars 1890.—*M. Barron*.....*Pas imprimée.*

46*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 3 mars 1890—Etat indiquant, par année, depuis 1878 : 1. Le nombre de navires qui sont passés dans le canal Chambly et leur tonnage ; 2. La quantité et la nature du fret contenu dans ces navires ; 3. Le montant des droits perçus pendant les dites années sur le dit canal. Présentée à la Chambre des communes le 17 mars 1890.—*M. Préfontaine*.....*Pas imprimée.*

46*c*. Rapport supplémentaire de A. F. Wood, écuier, sur l'enquête relative au canal Welland, contenant ses recommandations sur les changements à apporter au système d'administration du dit canal. Présenté au Sénat le 1er mai 1890, par l'honorable M. Abbott.....*Pas imprimé.*

47. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 février 1890.—Relevé du nombre de causes inscrites dans la cour de vice-amirauté de Québec durant les années de 1885 à 1889 inclusivement, le nombre de causes inscrites pendant les mêmes années dans la cour de vice-amirauté de la Nouvelle-Ecosse, et le nombre de causes inscrites pendant les mêmes années dans la cour de vice-amirauté du Nouveau-Brunswick. Présenté à la Chambre des communes le 5 mars 1890.—*M. Weldon (Saint-Jean)*.....*Pas imprimée.*

48. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 23 janvier 1890—Etat détaillé des dépenses faites en rapport avec l'hôpital de la marine et des émigrants de Québec, depuis le 30 juin 1886, le dit état indiquant: 1. Le montant voté chaque année par le parlement. 2. Le montant dépensé. 3. Le nombre de marins et d'émigrants reçus chaque année, et le nombre total de jours que chacun a passé au dit hôpital. 4. Le nombre de personnes, non marins ou immigrants, reçues dans le dit hôpital, et le nombre de jours que chacune y a passé. 5. Le coût total par jour de chaque patient. 6. Le montant retiré par le gouvernement pour les patients non immigrants ou marins. 7. Le montant retiré du fonds des marins malades en vertu de l'acte 49 Vict., ch. 76, sect. 16. Présentée à la Chambre des communes le 5 mars 1890.—*M. Langelier (Québec-Centre)*—
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

48*a*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 22 janvier 1890, demandant copie de tous ordres en conseil, correspondance et documents relatifs à l'établissement de l'hôpital de marine, à Québec, et à sa fermeture. Présentée à la Chambre des communes le 17 mars 1890.—*M. Langelier (Québec-Centre)*..... ..*Pas imprimée.*

49. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 janvier 1890—Etat indiquant si l'île connue sous le nom d'Ile Sultana, dans le lac des Bois, a été vendue ; et si elle a été vendue, faisant connaître sur quel droit ou titre le gouvernement du Canada s'appuie en affirmant qu'il a le pouvoir de la vendre. Aussi, copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et l'acquéreur ou les acquéreurs de la dite île, ou les procureurs ou autres personnes agissant au nom de tel acquéreur ou acquéreurs (s'il en est). Le dit état devant aussi donner la superficie des terres contenues dans la dite île, la valeur et la quantité de bois de pin qui s'y trouve, le prix ou montant auquel elle a été vendue, et les noms et les résidences de l'acquéreur ou des acquéreurs de la dite île. Aussi, copie de toute carte donnant la situation de la dite île. Présentée à la Chambre des communes le 5 mars 1890.—*M. Barron* .....*Pas imprimée.*

49*a*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 janvier 1890—Etat indiquant si l'île connue sous le nom d'Ile Sultana, dans le lac des Bois, a été vendue ; et si elle a été vendue, faisant connaître sur quel droit ou titre le gouvernement du Canada s'appuie en affirmant qu'il a le pouvoir de la vendre. Aussi, copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et l'acquéreur ou les acquéreurs de la dite île, ou les procureurs ou autres personnes agissant au nom de tel acquéreur ou acquéreurs (s'il en est). Le dit état devant aussi donner la superficie des terres contenues dans la dite île, la valeur et la quantité de bois de pin qui s'y trouve, le prix ou montant auquel elle a été vendue, et les noms et résidences de l'acquéreur ou des acquéreurs de la dite île. Aussi, copie de toute carte donnant la situation de la dite île. Présentée à la Chambre des communes le 2 avril 1890—*M. Barron* .....*Pas imprimée.*

50. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 avril 1889—Etat indiquant combien de commis réguliers sont actuellement employés par le département de l'intérieur dans le service intérieur et extérieur, et combien de surnuméraires sont actuellement employés par ce département dans les mêmes services.—Présentée à la Chambre des communes le 5 mars 1890.—*M. Weldon (Saint-Jean)*.....*Pas imprimée.*

51. Correspondance officielle dans l'affaire du soldat C. J. Hurrell, demandant une indemnité supplémentaire pour blessures reçues quand il servait comme volontaire. Présentée à la Chambre des communes le 7 mars 1890, par sir Adolphe Caron.....*Pas imprimée.*

51*a*. Correspondance officielle dans l'affaire de la pension de Valiquette. Présentée à la Chambre des communes le 7 mars 1890, par sir Adolphe Caron ....*Pas imprimée.*

51*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 mars 1890—Etat indiquant—1. La date à laquelle le soldat C. T. Hurrell a été notifié par le gouvernement de la passation de l'ordre en conseil du 13 novembre 1888, lui accordant une pension. 2. Les montants qui lui ont été payés à titre de gratuité ou de pension, et les dates de ces paiements. Présentée à la Chambre des communes le 18 avril 1890.—*M. Mulock* ....*Pas imprimée.*

51*c*. Copie d'une déclaration faite par Antoine Valiquette, père de feu Primat Valiquette, sergent dans le 65ème bataillon. Présentée à la Chambre des communes le 18 avril 1890, par sir Adolphe Caron.
Pas imprimée.

52. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 30 janvier 1890—Copie de toutes lettres adressées au gouvernement demandant que des ingénieurs soient envoyés pour examiner le creek Kettle, entre Saint-Thomas et Port-Stanley, afin de s'assurer s'il est possible d'y creuser un canal, et de tous rapports, cartes et autres documents dressés par ces ingénieurs. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890.—*M. Wilson (Elgin)*..... .....*Pas imprimée.*

53. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 12 février 1890—Copie de toute correspondance entre le gouvernement ou aucun de ses départements et la corporation connue sous le nom de "Président et syndics de la commune de la seigneurie d'Yamaska," relativement aux dommages

causés aux terres lui appartenant, par la digue construite dans la rivière Yamaska. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890.—*Hon. M. Laurier*.....*Pas imprimée.*

53*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 février 1890—Copie de toutes demandes d'indemnité formulées par Elphège Cardin, Jean Cardin, George Tonnancour et Bruno Saint-Germain, pour dommages à leurs terres résultant de la digue construite dans la rivière Yamaska, de toute correspondance relative à ces demandes, ainsi qu'un relevé de toutes sommes allouées à chacun d'eux en règlement de ces réclamations. Présentée à la Chambre des communes le 20 mars 1890.—*Hon. M. Laurier*.....*Pas imprimée.*

53*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 12 février 1890—Copie du dernier rapport fait par l'ingénieur du département des Travaux publics, au sujet des travaux à faire sur la rivière du Sud, dans le comté de Montmagny. Présentée à la Chambre des communes le 17 mars 1890.—*M. Choquette*.....*Pas imprimée.*

54. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 30 janvier 1890, demandant copie de toute correspondance, pétitions ou autres papiers concernant la vente, la propriété ou l'état du chemin macadamisé de Dundas et Waterloo, reçus depuis la fin de la session de 1889. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890.—*M. Bain (Wentworth)*.....*Pas imprimée.*

54*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 29 janvier 1890, demandant copie de toutes pétitions, rapports d'ingénieurs et correspondance concernant le dragage de la barre à l'embouchure de la rivière Thames, dans le comté de Kent, Ontario. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890.—*M. Campbell*.....*Pas imprimée.*

55. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 22 janvier 1890, demandant copie de toute correspondance et documents relatifs à la nomination de M. Joseph Garneau comme surveillant des travaux du gouvernement, à Québec, et à son remplacement par un nommé L. P. Lépine. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890.—*M. Langelier (Québec-Centre)*. *Pas imprimée.*

56. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 5 février 1890, demandant copie du contrat et des devis pour l'érection des bureaux de poste et de douane à Annapolis, N.-E., des diverses soumissions et de leurs montants ; aussi, copie de tout ordre ou ordres changeant la qualité et la nature de la pierre employée dans leur construction. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890.—*M. Weldon (Saint-Jean.)*.....*Pas imprimée.*

56*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 4 mars 1889, demandant copie de toutes requêtes et résolutions adressées au gouvernement par les citoyens ou la corporation de la ville de Lévis, concernant la construction d'un bureau de poste dans la ville de Lévis. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890.—*M. Guay*.....*Pas imprimée.*

56*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 12 février 1890, demandant copie de toutes pétitions, lettres, etc., adressées au département des postes à Ottawa, demandant un bureau de poste à Palmer Road, I.P.-E., et de toute correspondance avec ce département à Ottawa et avec l'inspecteur des postes à Charlottetown, sur le même sujet. Présentée à la Chambre des communes le 21 avril 1890.—*M. Perry*.....*Pas imprimée.*

56*c*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 12 février 1890, demandant copie de deux enquêtes et rapports faits par MM Bourgeois, King et Bolduc au sujet du bureau de poste de Pierreville, P.Q.—*M. Choquette*.....*Pas imprimée.*

57. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 11 mars 1889, demandant copie de toute correspondance, rapports, etc., concernant le quai de Saint-Roch des Aulnets, dans le comté de l'Islet, entre le département des Travaux Publics et feu Charles Frs. Roy, arpenteur, et les intéressés domiciliés dans la dite municipalité. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890.—*M. Casgrain*.....*Pas imprimée.*

57*a* Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 27 janvier 1890—Copie des comptes en rapport avec la construction d'un quai à Kamouraska, dans la province de Québec, produits dans le cours de l'année 1889. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890.—*M. Dessaint.* *Pas imprimée.*

58. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 27 janvier 1890—Relevé détaillé des frais de réparation du brise-lames de Tignish, I.P.-E., en 1889, la date du commencement et de l'achèvement des travaux, et le nom de la personne en charge des dits travaux. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890.—*M. Perry*.....*Pas imprimée.*

58*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 26 février 1890—Etat indiquant le nombre de quais, jetées et brise-lames du gouvernement réparés en 1889 dans l'Ile du Prince-Edouard, et le montant dépensé pour chacun. Présentée à la Chambre des communes le 20 mars 1890.—*M. Perry*.....*Pas imprimée.*

59. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 février 1890—Copie des rapports faits par l'ingénieur en chef sur l'exploration du havre du Cove Head, dans l'Ile du Prince-Edouard, il y a quatre ou cinq ans. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890.—*M. Davies.*
Pas imprimée.

59*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 20 janvier 1890—Copie du rapport de l'ingénieur du gouvernement sur les études du havre et brise-lames de New-London, dans la province de l'Ile du Prince-Edouard. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890.—*M. Welsh*.....*Pas imprimée.*

59*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 février 1890—Copie de tous rapports faits par l'ingénieur en chef pour l'exploration du havre de Tracadie dans l'Ile du Prince-Edouard, il y a quelques années. Présentée à la Chambre des communes le 20 mars 1890.—*M. Davies*—
Pas imprimée.

59*c*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 mars 1890—Etat donnant la date du commencement des travaux pour faire sauter le roc dans le havre de Cascumpèque, I.P.-E., dans l'été de 1889, la date à laquelle les travaux ont été suspendus, les noms des ouvriers employés, le montant des gages payés à chaque plongeur et à chaque ouvrier, et le montant total dépensé pour miner le dit roc jusqu'au mois de décembre 1889. Présentée à la Chambre des communes le 1er avril 1890.—*M. Perry*.....*Pas imprimée.*

59*d*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 mars 1890—Etat faisant connaître le nombre de soumissions faites ou présentées en rapport avec les travaux publics à la passe est du havre de Toronto, le nom ou les noms de chaque personne ou compagnie ayant soumissionné pour ces travaux, et le montant et les conditions de chaque soumission, avec un relevé des quantités approximatives sur lesquelles ces soumissions ont été basées, et copie de toutes lettres et correspondances, états, documents et papiers se rapportant à l'adjudication du contrat et à toutes et chacune des soumissions. Présentée à la Chambre des communes le 1er avril 1890.—*M. Barron*—
Pas imprimée.

59*e*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 19 mars 1890—Copie de toute correspondance, pétitions, mémoires, rapports d'ingénieurs et autres depuis le 1er janvier 1883, concernant la nécessité et l'opportunité de draguer et autrement améliorer le havre de Picton, baie de Quinté ; aussi, copie de toute correspondance, pétitions, mémoires et rapports depuis le 1er janvier 1883, faisant connaître qu'il est désirable et opportun ou expédient d'ériger des édifices publics dans la dite ville de Picton pour les besoins du bureau des postes, des douanes et du revenu de l'intérieur dans cette ville. Présentée à la Chambre des communes le 2 avril 1890.—*M. Platt*....*Pas imprimée.*

59*f*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 17 mars 1890—Copie de tous rapports dressés par l'ingénieur en chef sur la jetée à Hall's Harbour, N.-E., depuis 1882, et de toute correspondance relative à la dite jetée. Présentée à la Chambre des communes le 2 avril 1890.—*M. Borden*.....*Pas imprimée.*

59*g*. Etats et correspondance au sujet des travaux du havre de Québec et du bassin de radoub d'Esquimalt, C.-A. Présentés à la Chambre des communes le 16 mai 1890, par sir Hector Langevin.
Imprimés pour la distribution et les documents de la session.

60. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 30 janvier 1890—Etat indiquant la somme de travail exécutée pendant la campagne de 1889, dans l'Ile du Prince-Edouard, par le dragueur *Prince Edward* les noms des ports et autres localités draguées pendant la dite saison, et le montant des travaux exécutés dans chaque port. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890.—*M. Perry*.....*Pas imprimée.*

61. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 février 1890—Copie de toute correspondance échangée entre l'auditeur général et le ministre de l'Intérieur ou toute autre personne au sujet des allocations pour frais de voyage de William McGirr, secrétaire particulier du surintendant général des affaires des Sauvages. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890. *M. Lister*.....*Pas imprimée.*

62. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 29 janvier 1890—Copie des règlements de quarantaine de la Grosse Ile, et de tous ordres en cn conseil et instructions données aux officiers de santé à cette station. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890. *M. Landerkin*.....*Pas imprimée.*

63. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 12 février 1890—Copie de toute correspondance concernant une réclamation faite par le district de St. Peters, dans le comté de Richmond, pour soins médicaux et pension donnés à Kenneth Chisholm, un marin malade appartenant à la goëlette *Jannie*. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890.—*M. Flynn.*
Pas imprimée.

64. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 janvier 1890—Etat donnant : 1. Le nombre total d'immigrants chinois qui sont arrivés en Canada entre le 31 mars et le 31 décembre 1889, spécifiant les ports auxquels ils sont débarqués ; 2. Les montants d'honoraires ou droits retirés des immigrants chinois pendant la même période ; 3. Le nombre de certificats de résidence délivrés à des Chinois, tel que prescrit par l'article 13 de l'Acte pour restreindre et réglementer l'immigration chinoise en Canada, depuis la passation de l'acte ; 4. Le nombre de Chinois qui ont été découverts lorsqu'ils tentaient de débarquer en Canada au moyen de faux certificats, et qui en ont été empêchés par les tribunaux ; 5. Copie de toute correspondance relative au renvoi d'office de M. Vroman, *alias* M. Gardner, et de toute correspondance concernant la nomination d'un Chinois au poste d'interprète au port de Vancouver, en remplacement du dit M. Gardner ; 6. Le nombre de Chinois qui ont traversé le Canada, en entrepôt, pour être embarqués à Vancouver sur des steamers à destination de la Chine, et copie des règlements promulgués pour assurer leur embarquement à bord des dits steamers et empêcher leur débarquement ultérieur ; 7. Le nombre total de Chinois, autres que ceux transportés en entrepôt, qui ont quitté le Canada pendant la période sus-mentionnée, et le nombre de certificats de retour qui ont été délivrés. Présentée à la Chambre des communes le 10 mars 1890.—*M. Gordon.*

Imprimée pour les documents de la session seulement.

65. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 21 janvier 1890, demandant copie de tous rapports et autres communications sur le sujet des dépôts formés par les sciures, dosses et autres matières nuisibles déversées dans la rivière Ottawa et autres cours d'eau. Présentée au Sénat le 10 mars 1890.—*Hon. M. Clemow.*

Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

65*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 février 1890—Copie du rapport de Sandford Fleming, ingénieur civil, sur l'enquête qu'il a faite relativement au bran de scie jeté dans la rivière Ottawa par les scieries des Chaudières et autres. Présentée à la Chambre des communes le 20 mars 1890.—*M. Landerkin*.....*Pas imprimée.*

66. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 22 janvier 1890, demandant un état détaillé faisant voir le règlement effectué avec les locataires de lots hydrauliques à la Chaudière, en la cité d'Ottawa ; aussi copie des nouveaux baux passés avec les divers locataires des dits lots hydrauliques. Présentée au Sénat le 10 mars 1890,—*Hon. M. Clemow.*

Pas imprimée.

66*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 février 1890—Etat donnant les noms de toutes les personnes devant des arrérages pour loyers de pouvoirs d'eau et autres jusqu'au 1er courant, et les montants dus respectivement par chacune d'elles. Présentée à la Chambre des communes le 22 avril 1890.—*M. Somerville*.....*Pas imprimée.*

67. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 29 janvier 1880,—Copie de toutes pétitions, correspondances et documents de toutes sortes concernant le chemin de fer Grand Oriental ou toute ligne de chemin de fer devant s'étendre de Lévis à Montréal en suivant le Saint-Laurent. Présentée à la Chambre des communes le 12 mars 1890.—*M. Rinfret*.....*Pas imprimée.*

68. Rapport concernant la nomination des sous-officiers dans le collège militaire royal. Présenté à la Chambre des communes le 13 mars 1890, par sir A. P. Caron.....*Pas imprimé.*

69. Copie certifiée du rapport du comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil en date du 11 janvier 1885, concernant certaines questions entre le gouvernement et la cité d'Ottawa. Présentée à la Chambre des communes le 17 mars 1890, par sir Hector Langevin.....*Pas imprimée.*

70. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 27 janvier 1890—Copie des rapports ou opinions des officiers en loi de la couronne ur l'acte passé par la législature de Québec, intitulé : "Acte concernant le règlement des biens des Jésuites," et aussi, copie du dossier ou des dossiers ou autres documents ou rapports soumis aux dits officiers en loi ou au secrétaire d'Etat de Sa Majesté pour les colonies concernant le dit acte et au moyen desquels les dites opinions ont été obtenues, comme aussi, copie de toutes dépêches et correspondance s'y rapportant. Présentée à la Chambre des communes le 17 mars 1890.—*M. O'Brien.*

Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

71. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 février 1890—Etat détaillé donnant le chiffre de la population, par origine, conformément au recensement de 1885, de cette partie du district provisoire de la Saskatchewan située au sud de la ligne entre les townships 47 et 48, et bornée à l'ouest par la ligne entre les rangs 11 et 13 à l'ouest du 3ème méridien initial, et à l'est par le 3ème méridien initial dans le système d'arpentage des terres fédérales, constituant actuellement

le district électoral de Batoche. Aussi, de cette partie du même district provisoire située à l'est du 3ème méridien initial dans le système d'arpentage des terres fédérales, et bornée au nord par la limite sud du district électoral de Prince-Albert, actuellement formant le district électoral de Kinistino. Présentée à la Chambre des communes le 17 mars 1890.—*Hon. M. Laurier.*
Pas imprimée.

72. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 12 février 1890—Etat indiquant le nombre de navires perdus chaque année, dans le golfe Saint-Laurent et sur les côtes de l'Atlantique et dans la baie de Fundy, depuis 1868, par suite des marées, courants ou brumes, le nom et le tonnage de chaque navire, et tous les autres détails que le gouvernement peut avoir dans chaque cas quant aux causes et à l'étendue des dommages. Présentée à la Chambre des communes le 17 mars 1890.—*M. Curran*.....*Imprimée pour les documents de la session seulement.*

73. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 février 1890—Etat donnant le nombre de rapports de la Commission géologique publiés respectivement chaque année pendant les derniers dix ans, le nombre vendu chaque année, le nombre distribué à titre gratuit, et celui actuellement en mains. Présentée à la Chambre des communes le 17 mars 1890.—*M. Ferguson (Welland)*—
Imprimée pour les documents de la session seulement.

74. Correspondance des gouvernements d'Ontario et Québec au sujet de la propriété du lit des havres, rivières, etc.—Présentée à la Chambre des communes le 19 mars 1890, par sir John Thompson—
Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

75. Relevé des recettes et dépenses pour les huit mois terminés le 28 février des années 1889 et 1890 respectivement. Présentée à la Chambre des communes le 20 mars 1890, par l'honorable G. E. Foster.....*Pas imprimé.*

76. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 29 janvier 1890—1. Copie de toutes pétitions adressées à Son Excellence le gouverneur général par des colons établis dans les districts de Cranberry, Cedar, Wellington, Nanoose et Nanaïmo, Colombie-Anglaise, demandant le privilège d'obtenir les terres sur lesquelles ils s'étaient établis, sur les réserves du chemin de fer de l'Ile, aux termes ordinaires accordés aux colons, savoir : que leur octroi comprenne la terre et les minéraux qu'elle renferme ; 2. Copie de tous ordres en conseil autorisant une commission à faire une enquête sur les réclamations des dits colons. Présentée à la Chambre des communes le 26 mars 1890.—*M. Laurier*.....*Pas imprimée.*

77. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 19 mars 1890—Relevé donnant le salaire et la rémunération payés à M. Arthur Prieur, employé de cette Chambre, à titre de traducteur ou autrement, et le montant total qu'il a reçu depuis qu'il est employé en quelque qualité que ce soit. Présentée à la Chambre des communes le 31 mars 1890, par M. l'Orateur..*Pas imprimée.*

78. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 19 mars 1890—Etat indiquant : 1. Le coût réel de la construction primitive du Palais de Justice de Montréal, 1851-57 ; 2. Le montant dépensé pour réparations, chaque année, depuis la dite période jusqu'à la confédération. Présentée à la Chambre des communes le 1er avril 1890 .....*Pas imprimée.*

79. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 12 février 1890—Etat indiquant : 1. Le montant total dépensé pour curer le creek McGregor, dans la ville de Chatham, Ont. ; 2. Le montant dépensé pour y faire placer des pilotis et des bordages, les noms de chaque entrepreneur et le chiffre des différents contrats ; 3. Le montant payé aux propriétaires pour dommages causés à leurs propriétés par suite de ce dragage, les noms et les montants payés à chaque propriétaire ; 4. Les noms et montants de tous réclamants dont les demandes d'indemnité ont été rejetées ou qui sont encore sous la considération du gouvernement. Présentée à la Chambre des communes le 1er avril 1890.—*M. Campbell*.....*Pas imprimée.*

80. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 février 1890—Copie du rapport et des plans de l'ingénieur en chef du département des travaux publics qui a fait les études nécessaires en vue de la construction du pont interprovincial sur l'Ottawa entre le village de La Passe, dans la province de l'Ontario, et le village de Fort Coulonge, dans la province de Québec. Présentée à la Chambre des communes le 1er avril 1890.—*M. Bryson*.....*Pas imprimée.*

81. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 février 1890—Relevé du nombre de lieuses mécaniques, de coupeuses et de moissonneuses exportées du Canada durant les derniers trois ans ; les noms des exportateurs, les pays d'exportation, et le montant de drawback accordé pour chacun des articles exportés. Présentée à la Chambre des communes le 3 avril 1890.—*M. Paterson (Brant)*.....*Pas imprimée.*

82. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 22 janvier 1890—Copie de toute correspondance échangée entre les officiers de la Compagnie de Colonisation dite de la Tempérance et les officiers de la Compagnie des Terres et Homesteads de la Saskatchewan et le département de l'intérieur, ou quelque membre du gouver-

nement, et de toutes communications entre le révérend Alexander Sutherland et John T. Moore et le département de l'intérieur, ou quelque membre du gouvernement, au sujet de la localisation des terres, des demandes faites pour y établir des immigrants, et des réclamations pour indemnité pour avoir aidé la colonisation des dites terres ; et aussi copie de tous ordres en conseil se rapportant à ces différents sujets. Présentée à la Chambre des communes le 14 avril 1890.—*M. Sommerville*.....*Pas imprimée.*

82*a*. Réponse supplémentaire à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 22 janvier 1890—Copie de toute correspondance échangée entre les officiers de la Compagnie de Colonisation dite de la Tempérance et les officiers de la Compagnie des Terres et Homesteads de la Saskatchewan et le département de l'intérieur, ou quelque membre du gouvernement, et de toutes communications entre le révérend Alexander Sutherland et John T. Moore et le département de l'intérieur, ou quelque membre du gouvernement, au sujet de la localisation des terres, des demandes faites pour y établir des immigrants, des réclamations pour indemnité pour avoir aidé la colonisation des dites terres ; et aussi copie de tous ordres en conseil se rapportant à ces différents sujets. Présentée à la Chambre des communes le 16 avril 1890.—*M. Sommerville*.....*Pas imprimée.*

82*b*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 17 mars 1890—Copie de toute correspondance, mémoires et conventions entre le gouvernement et la Compagnie de Colonisation de la Tempérance, et de toute correspondance des colons, employés et membres de la compagnie concernant les opérations de la dite compagnie. Présentée à la Chambre des communes le 16 mai 1890. —*M. Wallace*.....*Pas imprimée.*

83. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 mars 1890—Copie de toutes pétitions et correspondance concernant l'établissement d'un phare flottant vis-à-vis de Yamachiche, dans le lac Saint-Pierre, fleuve Saint-Laurent. Présentée à la Chambre des communes le 16 avril 1890.—*M. Rinfret*.....*Pas imprimée.*

83*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 19 mars 1890,—Copie de toutes requêtes, pétitions, correspondances et documents de toutes sortes concernant l'établissement d'un phare flottant sur le Saint-Laurent, vis-à-vis l'église Sainte-Croix, comté de Lotbinière, pour remplacer la bouée qui s'y trouve actuellement. Présentée à la Chambre des communes le 25 avril 1890.—*M. Rinfret*.....*Pas imprimée.*

84. Rapport de Collingwood Schrieber, écr, ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'Etat, sur l'achèvement du tracé de la ligne projetée de chemin de fer entre la station de Harvey, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, et un point sur l'Intercolonial près de Moncton *via* Frédéricton, connue sous le nom de "Section de Harvey-Moncton du chemin de fer de la Ligne Courte." Présenté à la Chambre des communes le 24 avril 1890, par sir John A. Macdonald.

Pas imprimé.

85. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 mars 1890—Copie des formules d'annonces et de soumissions, et des soumissions reçues au sujet du contrat relatif à un service de steamers entre aucuns ports des provinces maritimes et les ports des Indes Occidentales ; aussi, copie de la correspondance y relative échangée entre aucun des départements publics et toutes personnes intéressées dans l'établissement de ce service. Présentée à la Chambre des communes le 29 avril 1890.—*M. Trow*.....*Pas imprimée.*

86. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 janvier 1890—Copie de tous papiers et correspondance entre l'association des manufacturiers de l'Ontario et le gouvernement fédéral, pendant les années 1883, 1884 et 1885, au sujet de la législation projetée concernant les manufactures. Présentée à la Chambre des communes le 1er mai 1890.—*M. Edgar*.....*Pas imprimée.*

87. Reponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 30 janvier 1890—Copie du rapport et des témoignages pris par la cour d'enquête ordonnée par le département de la marine pour connaître les causes de la perte du steamer *Quinté* qui a été incendié dans la baie de Quinté, dans l'automne de 1889. Présentée à la Chambre des communes le 2 mai 1890.—*M. Platt.*

Imprimée pour les documents de la session seulement.

87*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 5 mars 1890— Etat donnant toutes les réclamations faites par le gouvernement, depuis la Confédération, contre des particuliers, compagnies ou corporations, pour dommages causés aux propriétés du gouvernement par des vapeurs, navires ou autres bâtiments, donnant les noms des navires, etc., des propriétaires, les dates et les items de chaque réclamation, faisant la distinction des réclamations payées et non payées. Présentée à la Chambre des communes le 2 mai 1890.—*M. Cook*.....*Pas imprimée.*

87*b*. Rapport du lieutenant Gordon, M.R., sur la conduite du capitaine et du second du steamer *Baltic* au sujet des mauvais traitements infligés au nommé Charles Hambly, matelot du dit navire, le 26 août 1889. Présentée à la Chambre des communes le 14 mai 1890, par l'honorable M. Colby.

Imprimée pour les documents de la session seulement.

87*c*. Réponse partielle à un ordre de la Chambre des communes, en date du 5 mars 1 890—Etat donnant toutes les réclamations faites par le gouvernement, depuis la Confédération, contre des particuliers, compagnies ou corporations, pour dommages causés aux propriétés du gouvernement par des vapeurs, navires ou autres bâtiments, donnant les noms des navires, etc., des propriétaires, les dates et les items de chaque réclamation, faisant la distinction des réclamations payées et non payées. Présentée à la Chambre des communes le 16 mai 1890.—*M. Cook*.....*Pas imprimée.*

88. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 14 avril 1899—Copie de toute convention intervenue entre le gouvernement ou le ministre des chemins de fer et la Compagnie de Télégraphe dite "The Western Union Telegraph Company," concernant la construction et l'exploitation d'une ligne de télégraphe le long du chemin de fer du Cap-Breton. Présentée à la Chambre des communes le 2 mai 1890.—*M. Macdonald (Victoria)* .....*Pas imprimée.*

89. Réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 14 avril 1890—Copie des requêtes, lettres et plans et rapports d'ingénieurs en rapport avec la chaussée projetée à Hungry Bay, dans le comté de Beauharnois. Présentée à la Chambre des communes le 2 mai 1890.—*M. Bergeron.*

Pas imprimée.

90. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 21 avril 1890—Copie des requêtes et tous autres documents se rattachant à la construction projetée de l'embranchement du chemin de fer de Matane. Présentée à la Chambre des communes le 2 mai 1890.—*M. Fiset*....*Pas imprimée.*

91. Acte des licences pour la vente des liqueurs, 1883. Mémoire des réclamations pour amendes, frais, etc., imposés sur les porteurs de licences fédérales pour violation de l'acte provincial des licences. Présenté à la Chambre des communes le 5 mai 1890, par l'hon. J. Costigan.

Imprimé pour les documents de la session seulement.

91*a*. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 mars 1890—Etat donnant,—1. Le relevé détaillé de toutes dépenses se rattachant à la passation et à la mise en vigueur de l'Acte des licences pour la vente des liqueurs, 1883, jusqu'à date ; 2. Le montant de tous frais judiciaires encourus au sujet de la constitutionnalité de l'acte ; 3. Les noms des avocats employés par le gouvernement et le montant qui leur a été payé. Présentée à la Chambre des communes le 16 mai 1890.—*M. Trow*.....*Pas imprimée.*

92. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 14 avril 1890—Copie de toute correspondance échangée entre les officiers de l'état-major du district militaire nº 1 et le département de la milice, au sujet de la solde et des allocations des dits officiers. Présentée à la Chambre des communes le 6 mai 1890.—*M. Scriver* .....*Pas imprimée.*

92*a*. Réponse à une adresse de la Chambre des communes à Son Excellence le gouverneur général, en date du 21 avril 1860—Copie de tous ordres en conseil faisant des nominations, promotions et changements dans le département de la milice et de la défense pendant le cours de l'année civile 1889. Présentée à la Chambre des communes le 6 mai 1890.—*M. Lister* ..... *Pas imprimée.*

93. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 21 avril 1890—Relevé de la quantité et de la valeur des œufs importés dans les provinces de Québec et Ontario et exportés de ces provinces, depuis le 1er janvier dernier ; aussi, les noms des pays d'importation et d'exportation. Présentée à la Chambre des communes le 6 mai 1890.—*M. Guillet.*

Imprimée pour les documents de la session seulement.

94. Correspondance concernant la résiliation du contrat Anderson pour le service des steamers transatlantiques. Présentée à la Chambre des communes le 13 mai 1890, par l'hon. G. E. Foster.

Imprimée pour les documents de la session seulement.

95. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 24 janvier 1890—Etat donnant le montant total jusqu'à date des sommes dépensées pour la bâtisse du bureau de l'imprimerie nationale ; la totalité des sommes dépensées pour le caractère, les presses et autres machines ou matériaux pour imprimer ou relier, dans le dit bureau ; et le montant total payé pour salaires et gages des officiers et employés du bureau depuis le 1er juillet 1889 jusqu'au 1er janvier 1890. Présentée à la Chambre des communes le 14 mai 1890.—*M. Innes.*

Imprimée pour les documents de la session seulement.

96. Réponse (*partielle*) à un ordre de la Chambre des communes, en date du 23 janvier 1890—Etat donnant les sommes d'argent dépensées par le gouvernement fédéral dans chacune des provinces depuis la Confédération jusqu'au 30 juin 1889, sous les chapitres suivants :—1. Subventions aux chemins de fer dans chaque province, sauf la ligne-mère du Pacifique Canadien et l'embranchement du Sault ; 2. Les divers chemins de fer construits par le gouvernement du Canada dans chaque province, y compris les embranchements et prolongements de l'Intercolonial, mais non la ligne principale telle qu'originairement construite ; 3. Les bâtisses érigées ou achetées dans chaque province, leur situation et leur coût. Présentée à la Chambre des communes le 7 mai 1890.—*M. McMullen.*

Imprimée pour la distribution et les documents de la session.

97. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 31 mars 1890—Etat indiquant combien de barils de farine du Canada ont été expédiés, par mer directement, ou à travers les Etats-Unis, en 1889, dans les différentes provinces de la Nouvelle-Eaosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard. Présentée à la Chambre des communes le 16 mai 1890.—*M. Weldon (Saint-Jean.)*
Pas imprimée.

98. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 12 mars 1890—Etat donnant les noms des six païens inscrits dans le rapport du recensement de 1881, pour la paroisse de Sainte-Elizabeth, comté de Joliette, province de Québec, tel que portés dans la cédule originale de l'énumérateur pour cette paroisse. Présentée à la Chambre des communes le 16 mai 1890.—*M. Charlton.*
Pas imprimée.

99. Réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 10 mars 1890—Copie de tous papiers concernant la saisie du remorqueur *Rooth*, à Amherstburg, en juillet ou août derniers, pendant qu'il remorquait un radeau de la rivière aux Français à Fort-Erié. Présentée à la Chambre des communes le 16 mai 1890.—*M. Charlton*..... ..... *Pas imprimée*

100. Etats généraux des baptêmes, mariages et sépultures dans les districts de Chicoutimi, Gaspé, Joliette et Montmagny, pour l'année 1889. Présentés à la Chambre des communes le 16 mai 1890, par M. l'Orateur..... .. ..*Pas imprimée*,

101. Réponse à une adresse du Sénat à Son Excellence le gouverneur général, en date du 22 avril, demandant copie de la correspondance échangée entre le ministre ou le député-ministre de la justice, l'inspecteur Moylan ou tout autre fonctionnaire relevant du département de la justice, et le préfet, le sous-préfet ou autre employé du pénitencier de la Colombie-Britannique, au sujet de la destitution de John Wiggins, ci-devant l'un des gardes au dit pénitencier. Présentée au Sénat le 16 mai 1890.—*Honorable M. McInnes (New-Westminster)*..... ... *Pas imprimée.*

CANADA.

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR L'EXERCICE 1888-89,

CONCERNANT LES CONSTRUCTIONS SOUS SON CONTRÔLE.

SOUMIS CONFORMÉMENT AUX PRESCRIPTIONS DU CHAPITRE 36, SECTION 37, DES STATUTS REVISÉS DU CANADA.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT.

OTTAWA :
IMPRIMÉ PAR BROWN CHAMBERLIN, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE.

1890.

TABLE DES MATIÈRES.

PAGE.

INTRODUCTION xv

DESCRIPTION DES TRAVAUX EXÉCUTÉS xv

PROVINCE DE LA NOUVELLE ÉCOSSE :—

ÉDIFICES PUBLICS.

AMHERST—Édifice public xvi
ANNAPOLIS—Bureau de poste, &c xvi
ANTIGONISH—Édifice public xvi
NAPPAN—Station agronomique xvi
SYDNEY—Bureau de poste, &c xvi
RÉPARATIONS DES ÉDIFICES PUBLICS xvi

HAVRES ET RIVIÈRES.

ARISAIG—Jetée xvi
BARRINGTON—Quai xvi
BATTY, L'ILE do xvi
BAYFIELD— do et brise-lames xvi
BAIE SAINT-LAURENT—Chenal pour bateaux xvii
BEAVER RIVER—Brise-lames xvii
BIG BRAS D'OR—Grand Quai xvii
BIG POND—Grand Etang, Quai xvii
BLUE ROCK—Brise-lames xvii
BROAD COVE—Quai xvii
CHÉTICAMP do xvii
DELAP'S COVE— do xvii
DIGBY— do xvii
EATONVILLE—Brise-lames xvii
LOWER HORTON—Quai xviii
MCNAIR'S COVE—Brise-lames xviii
NOEL—Quai xviii
PICTOU, ILE—Quai xviii
PORT HOOD—Jetée xviii
SHEET HARBOUR—Quai à délestage xviii
TATAMAGOUCHE—Quai xviii
WALLACE do xviii
WESTERN HEAD—Brise-lames xviii
RÉPARATIONS—QUAIS ET BRISE-LAMES xviii
DRAGAGE xviii

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD :—

ÉDIFICES PUBLICS.

CHARLOTTETOWN—Édifice public..... xix
MONTAGUE—Bureau de Poste..... xix

HAVRES ET RIVIÈRES.

CASCUMPÈQUE—Havre..... xix
HICKEY—JETÉE de..... xix
SOURIS, OU BAIE DE COLVILLE—Brise-lames..... xix
RÉPARATIONS—PILES..... xix
DRAGAGE..... xix

PROVINCE DU NOUVEAU BRUNSWICK :—

EDIFICES PUBLICS.

DALHOUSIE—Bureau de poste..... xix
FREDERICTON— do xix
ST. JOHN—Douane..... xx
WOODSTOCK—Bureau de poste..... xx
RÉPARATIONS ÉDIFICES PUBLICS..... xx

HAVRES ET RIVIÈRES.

BELLIVEAU—Quai..... xx
CAMPBELLTON—Quai de délestage..... xx
CAP TORMENTINE—Jetée..... xx
EDGETT'S LANDING—Quai de délestage..... xx
PORT DUFFERIN—Brise-lames..... xx
GRANDE ANSE— do xx
MAISONNETTE—Quai..... xx
PERDRIX, ILE AUX PILE..... xx
RICHIBUCTO—Brise-lames..... xxi
SHIPPAGAN do xxi
ST. LOUIS—Quai..... xxi
RÉPARATIONS—PILES ET BRISE-LAMES..... xxi
DRAGAGE..... xxi

PROVINCE DE QUÉBEC :—

ÉDIFICES PUBLICS.

AYLMER—Bureau de poste..... xxi
COATICOOK—Édifice public..... xxi
FRASERVILLE (Rivière du Loup)—Bureau de poste..... xxi
JOLIETTE—Bureau de poste..... xxi
LACHINE— do xxii

Montréal—Arsenaux xxii
Douane xxii
Entrepôt de vérification xxii
Bureau de poste xxii
Saint-Hyacinthe—Edifice public xxii
Saint-Jérôme—Edifice public xxii
Saint-Vincent-de-Paul—Pénitencier xxii
Réparations—Edifices publics xxii

Havres et Rivières.

Baie Saint-Paul—Quai xxii
Cap de Chatte—Havre xxii
Cap Santé—Havre xxii
Côteau du Lac—Quai xxii
Côteau Landing—Quai xxii
Etang du Nord—Brise-lames xxiii
Ile Perrot—Quai xxiii
Ile Verte—Quai xxiii
La Grande Décharge—Du lac Saint-Jean—Pile xxiii
Laprairie—Digue xxiii
Les Eboulements—Jetée xxiii
Longueuil—Quai xxiii
Murray Bay—Quai xxiii
Newport River—Travaux de protection xxiii
Nicolet—Travaux de protection xxiii
Percé—Débarcadère xxiii
Rivière du Lièvre—Ecluse et barrage xxiii
Rivière Richelieu—Brise-glace xxiii
Rivière Yamachiche xxiv
Rivière Saint-Laurent—Grand chenal xxiv
Saint-Alphonse—Jetée xxiv
Sainte-Anne du Saguenay—Quai xxiv
Sainte-Anne de Sorel—Brise-glace xxiv
Tadoussac—Quai xxiv
Trois-Pistoles—Quai xxiv
Réparations—Jetées, etc xxiv
Dragage xxiv

PROVINCE D'ONTARIO:—

Édifices Publics.

Almonte—Bureau de poste xxv
Brampton—Bureau de poste xxv
Cayuga—Bureau de poste xxv
Cobourg—Bureau de poste xxv
Gananoqui—Bureau de poste xxv
Goderich—Bureau de poste xxv

GUELPH—Bureau de poste xxv
HAMILTON—Salle des exercices militaires xxv
LINDSAY—Bureau de poste xxv
NAPANEE—Bureau de poste xxv
OTTAWA—Station agronomique centrale xxv
Nouvel édifice des ministères, rue Wellington xxvi
Edifice du parlement xxvi
Imprimerie Nationale xxvi
PEMBROKE—Bureau de poste xxvi
PRESCOTT—Bureau de poste xxvi
TRENTON—Bureau de poste xxvi
RÉPARATIONS, ÉDIFICES PUBLICS xxvi

HAVRES ET RIVIÈRES.

BELLEVILLE—Dragage xxvii
COBOURG—Jetée xxvii
KINCARDINE—Havre xxvii
KINGSTON—Havre xxvii
RIVIÈRE PETITE-NATION xxvii
OAKVILLE—Jetée xxvii
PENETANGUISHINE—Quai xxvii
PORT-ARTHUR—Brise-lames xxvii
PORTSMOUTH—Quai xxvii
RIVIÈRE-AUX-PUCES—Travaux de protection xxvii
SAUT SAINTE-MARIE—Quai xxvii
SOUTHAMPON—Jetée xxvii
SUMMERSTOWN—Quai xxviii
TORONTO—Havre xxviii
Travaux protégeant l'île xxviii
RÉPARATIONS ET AMÉLIORATIONS xxviii
DRAGAGE xxviii

PROVINCE DU MANITOBA:—

ÉDIFICES PUBLICS.

BRANDON—Bureau de poste xxviii
SAINT-PAUL—Ecole industrielle xxviii
STONY MOUNTAIN—Pénitencier xxix
RÉPARATIONS, ETC., ÉDIFICES PUBLICS xxix
HAVRES ET RIVIÈRES xxix
RIVIÈRE ROUGE—Dragage xxix
RIVIÈRE WHITE MUD—Dragage xxix

TERRITOIRES DU NORD-OUEST:—

ÉDIFICES PUBLICS.

CALGARY—Casernes xxix
Palais de justice xxix

INDIAN HEAD—Station agronomique..... xxx
MACLEOD—Police à cheval..... xxx
QU'APPELLE—École industrielle..... xxx
REGINA—Palais de justice..... xxx
École industrielle..... xxx
Lieutenant-gouverneur résidence du xxx
Manège..... xxx

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE :—

ÉDIFICES PUBLICS.

KAMLOOPS—École industrielle des Sauvages..... xxxi
KUPER ILE do do xxxi
NEW WESTMINSTER—Pénitencier..... xxxi
VANCOUVER—Bureau de poste, etc..... xxxi
RÉPARATIONS ET AMÉLIORATIONS—ÉDIFICES PUBLICS..... xxxi

HAVRES ET RIVIÈRES.

BIGG'S PORTAGE—Chenal amélioré..... xxxi
COLUMBIA RIVER do xxxii
COQUITLAM do xxxii
ESQUIMALT—Bassin de radoub..... xxxii
FRASER, RIVIÈRE—Chenal amélioré..... xxxii
HARRISON, RIVIÈRE—Pilotis indiquant le chenal..... xxxii
NICOL ROCK—Havre de Nanaimo..... xxxii
NICOMEKEL..... xxxii
SERPENTINE..... xxxii
SOMAS..... xxxii
VICTORIA—Havre de..... xxxii

DRAGUEURS..... xxxiii
INGÉNIEURS, MÉCANICIENS, CHAUFFEURS ET GARDIENS..... xxxiii
ÉDIFICES DE L'ÉTAT..... xxxiii
ÉDIFICES PUBLICS, OTTAWA..... xxxiii
ARPENTAGES ET EXAMENS..... xxxiii
GLISSOIRES ET ESTACADES.

SAGUENAY—DISTRICT du..... xxxiii
ST. MAURICE do de..... xxxiv
OTTAWA do de l'..... xxxiv
NEWCASTLE do de..... xxxiv

PERSONNEL EMPLOYÉ SUR LES GLISSOIRES ET ESTACADES.... xxxiv
PONTS.

BATTLEFORD, PONT de..... xxxiv
CHAUDIÈRE do de la..... xxxv
PORTAGE DU FORT, PONT de xxxv

TÉLÉGRAPHES..... xxxv
GRAND CHENAL ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC..... xxxv
QUÉBEC—AMÉLIORATIONS DU PORT..... xxxv
OUVERTURE ET CLOTURE DE LA NAVIGATION..... xxxvi
GALERIE NATIONALE DE PEINTURE..... xxxvi
CONTRATS, PROPRIÉTÉS ACHETÉES, ETC..... xxxvi
ACTES CONCERNANT LES TRAVAUX PUBLICS..... xxxvi
PERSONNEL DU DÉPARTEMENT..... xxxvi
CORRESPONDENCE OFFICIELLE..... xxxvi
BASSINS DE RADOUB..... xxxvi
INGENIEURS CIVILS ET LEURS ASSISTANTS..... xxxvii
PERCEPTION DES DROITS DE GLISSOIRES ET D'ESTACADES SUR LA R. OTTAWA..... xxxvii

TABLE DES ANNEXES.

		PAGE.
Annexe N°.	1. Etat des dépenses durant l'exercice. Pa e comptable	5
"	2. Edifices publics du Canada. Rapport de chitecte en chef..	24
"	3. Mécaniciens, chauffeurs et gar s édifices publics du Canada	46
"	4. Services du chauffage, du de l'eau et des clochettes, Ottawa. Rapport de l'in nieur-mécanicien en chef.....	51
"	5. Ports, rivières, dragueurs, dragage et opérations géodésiques. Rapport de l'ingénieur en chef.....	55
"	6. Chenal entre Montréal et Québec. Rapport des Commissaires du havre de M éal.....	127
"	7. Amélio ation ort de Québec et le bassin de radoub à Lévis. Rapport des Commissaires du port de Québec	133
"	8. Glissoires et estacades. Région du Saguenay. Rapport du surintendant.....	137
"	9. do Région du Saint-Maurice. Rapport du surintendant.....	141
"	10. do Région de l'Outaouais. Rapport de l'ingénieur surintendant.....	145
"	11. do Région de Newcastle. Rapport de l'ingénieur surintendant	153
"	12. do Personnel employé sur les différentes glissoires et estacades.....	156
"	13. Lignes télégraphiques. Rapport du surintendant	161
"	14. Ouverture et clôture de la navigation	183
"	15. Entreprises adjugées par le ministère; propriétés achetées ou vendues; propriétés louées	187
"	16. Actes concernant les travaux publics	199
"	17. Galerie nationale des Beaux Arts. Rapport du curateur	203
"	18. Administrateurs du département.....	206
"	19. Correspondance officielle du département.....	211
"	20. Ingénieurs et leurs assistants employés sur les travaux publics du Canada—par le député ministre des travaux publics.....	215
"	21. Etat des montants dus pour droits de glissoires et d'estacades, dans la région de l'Outaouais	250

CANADA.

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR

L'EXERCICE EXPIRÉ LE 30 JUIN 1889.

A Son Excellence le Très-Honorable sir Frederick Arthur Stanley, baron Stanley de Preston dans le comté de Lancaster, dans la pairie de la Grande-Bretagne; chevalier Grand'Croix de l'ordre Très-distingué du Bain; gouverneur-général du Canada, et vice-amiral d'icelui, etc.

QU'IL PLAISE À VOTRE EXCELLENCE:

Conformément aux prescriptions du chapitre 36, article 37, des statuts revisés, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel du ministère des travaux publics, pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Le rapport contient un état des dépenses générales du département, s'élevant à $3,517,297.86, et dont on trouvera des détails à l'annexe 1, pages 5 à 21, suivie des annexes donnant les rapports annuels de l'architecte en chef, de l'ingénieur en chef, de l'ingénieur-mécanicien en chef, et d'autres fonctionnaires du département, ainsi que des états contenant des informations se rattachant au ministère.

Les travaux sous le contrôle de ce ministère sont:—

LES ÉDIFICES PUBLICS, leur construction et leur entretien;
LES HAVRES ET JETÉES, leur amélioration et leur construction;
LES TRAVAUX SUR LES RIVIÈRES NAVIGABLES;
LE DRAGAGE ET LES DRAGUEURS;
LES PONTS ET CHAUSSÉES;
LES GLISSOIRES ET ESTACADES;
LES TÉLÉGRAPHES.

DESCRIPTION DES TRAVAUX EXÉCUTÉS

Voici une description des travaux exécutés dans le cours de l'exercice, pour les édifices publics, les ports, les rivières et le dragage, disposée par provinces.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

ÉDIFICES PUBLICS.

Dans cette province la somme de $25,435.07 a été employée à la construction, et à l'entretien des divers édifices publics ainsi que pour leur personnel;

À AMHERST, un trottoir en asphalte avec une bordure en pierre a été posé vis-à-vis l'édifice fédéral auquel on a fait subir des modifications et des réparations; l'édifice a aussi été muni de lampes électriques incandescentes.

À ANNAPOLIS, on a fait l'acquisition d'un emplacement pour un bureau de poste, etc., à l'encoignure des rues Saint-George et Chemin de Fer, et le 7 juin 1889, on a passé contrat pour la construction de l'édifice. L'édifice aura deux étages et demi sur fondations en pierre, 58×35 pieds, ayant une annexe en briques à un étage, devant servir d'entrepôt de vérification, de 13×31 pieds. Au rez-de-chaussée se trouvera le bureau de poste, et au premier seront les bureaux de la douane et du revenu de

l'intérieur, chaque département étant muni d'une voûte en briques ; la mansarde sera occupée par le gardien.

À Antigonish, l'édifice public a été muni d'un appareil de chauffage à eau chaude, une partie du sous-sol a été installée en entrepôt et d'autres travaux ont été exécutés.

Nappan.—Un contrat a été passé pour la construction des édifices suivants en rapport à la ferme expérimentale, et les travaux sont maintenant en voie d'exécution :

Résidence du surintendant.—Maison en bois à deux étages, sur fondations en pierre ; le corps principal est de 42×34 pieds, et la cuisine annexée de 24×24 pieds.

Logement d'ouvriers.—Maison en bois à un étage et demi, de 27×21 pieds, sur fondations en pierre, avec une cuisine en arrière de 10×14 pieds.

Grange et écurie.—Ces bâtiments construits en bois, comprendront un corps principal de 111×50 pieds, sur 40 pieds de hauteur, sur fondations en pierre ayant 12 pieds d'élévation, une aile de 65×32 pieds ayant 32 pieds de hauteur.

À Sydney, un contrat a été passé le 12 décembre 1888, pour la construction d'un bureau de poste, etc., à l'encoignure des rues Charlotte et Dorchester ; les travaux sont maintenant en voie d'exécution. Cet édifice se compose d'un corps principal en brique à trois étages sur fondations en pierre, de 57×44 pieds, avec une tourelle à horloge à l'encoignure de la rue, et d'une annexe à un étage de 45×23 pieds en arrière. Le rez-de-chaussée du corps principal sera occupé par le bureau du poste, le premier étage par les bureaux de la douane, du revenu de l'intérieur, et de la marine ; l'appartement du gardien se trouvera dans la mansarde ; l'annexe contiendra l'entrepôt de vérification et le bureau des poids et mesures.

Des réparations, des modifications, et des améliorations ont été faites à l'édifice fédéral et à l'entrepôt de vérification d'Halifax ; à l'édifice fédéral de New-Glasgow ; au bureau de poste de Windsor et à l'édifice fédéral de Yarmouth. (Annexe n° 2. page, 24–26.)

HAVRES ET RIVIÈRES.

La somme de $95,793.81 a été employée à faire de la construction, des réparations, et du dragage dans cette province, pendant l'exercice, comme suit :

À Arisaig, un contrat a été passé pour prolonger la jetée de 100 pieds et pour protéger le côté du large au moyen d'un enrochement de grosses pierres ; mais à venir jusqu'à l'expiration de l'exercice, rien n'avait été fait sauf que les entrepreneurs s'étaient procurés les matériaux nécessaires.

Barrington.—On a commencé une jetée sur les battures pour atteindre l'eau profonde, et les matériaux pour construire environ 600 pieds des travaux en projet ont été mis sur les lieux.

À l'Ile Batty, un petit quai de 60 pieds de longueur et 12 pieds de largeur a été construit.

Bayfield.—En novembre 1887, un contrat a été passé pour réparer, exhausser et entourer de pilotis jointifs les deux piles du large du quai, démolissant les piles du centre et de terre et pour la construction de nouveaux travaux entre les piles extérieures et la rive. Les travaux furent terminés en novembre 1888.

Le prolongement du brise-lames de la Pointe Pomquet, à 300 pieds, a été terminé en octobre 1888.

Baie Saint-Laurent.—Près de la tête de la baie se trouve un petit lac fermé par un banc de sable et de gravier.

En 1887, un chenal fut ouvert à travers le banc pour permettre aux bateaux de passer à l'eau haute. Les travaux étaient à peine terminés que le chenal se remplit de l'extérieur sur une distance d'environ 100 pieds, et, pendant l'exercice 1888–89, le chenal qui s'était alternativement ouvert pendant la crue et fermé pendant les tempêtes venant du nord, a été ouvert de nouveau, et protégé par une jetée s'étendant à 53 pieds au-delà des hautes eaux et par des ouvrages en fascines et en pierre de 30 pieds de longueur, dans la partie intérieure. Le chenal resta ouvert pendant un certain temps, une fois les travaux de protection terminés, mais il est maintenant fermé par un petit banc vis-à-vis l'extrémité intérieure de la jetée.

Rivière-au-Castor.—Le brise-lames a été prolongé de 100 pieds et d'autres améliorations ont été faites.

Grand-Bras d'Or.—Le quai, mentionné dans mon rapport du dernier exercice, comme étant en voie de construction, a été terminé au moyen de la balance disponible du crédit de 1887–88.

Grand-Etang.—Dans le cours de l'exercice, le reste du crédit accordé pour les travaux de l'année précédente, a été employé à terminer, un quai de 200 pieds de longueur sur 20 pieds de largeur, ayant une profondeur de 8 pieds à l'extrémité du large, aux eaux basses.

Blue-Rock. Le contrat passé en novembre 1886, pour la construction d'un brise-lames de 326½ pieds de longueur, s'étendant dans une direction sud-ouest à partir du Cap-Bleu, a été terminé en octobre 1888.

Broad-Cove.—Ce quai long de 400 pieds a été terminé en décembre 1888.

À Chéticamp.—Un contrat a été passé le 10 juin 1889 pour la construction d'un quai du côté est du port, devant se composer d'un abord de 125 pieds de longueur sur 30 de largeur, sur une distance de 60 pieds à partir de son extrémité du large, avec extrémité et parements en pierre, et rempli de terre ou de pierre; d'un prolongement de 80 pieds de longueur, en deux piles séparées par des ouvertures de 17 pieds 6 pouces. La pile du large aura 60 pieds de longueur le long de la partie qui fait face au chenal et aboutira dans une profondeur de 4 pieds à l'extrême eau basse.

Anse-de-Delap.—La façade occidentale de la jetée qui protège l'entrée du port a été prolongée vers terre de 100 pieds, et une ancre d'appareillage pour aider aux bâtiments à gagner la mer, a été placée au large de l'extrémité de la jetée, et une partie de la grève a été exhaussée.

À Digby, un contrat a été passé pour l'enlèvement de la pile extérieure qui avait été emportée dans le chenal par la tempête de décembre 1885, et, après bien des difficultés l'entrepreneur la démolit et l'enleva jusqu'au fond. Dans le cours de l'exercice le département a terminé la construction d'une nouvelle pile de 45×45 pieds pour remplacer celle qui avait été emportée, et d'autres améliorations ont été faites.

Eatonville.—Au mois d'août 1888, le département donna l'ordre de prolonger le brise-lames de 80 pieds, mais, les travaux une fois commencés, une violente tempête menaça d'une destruction complète l'extrémité intérieure des travaux de la

construction, et les travaux sur la nouvelle partie durent en conséquence être suspendus, et on fit tous les efforts possibles pour protéger la partie avariée, laquelle a été assaillie par de violentes tempêtes dans le cours de l'hiver dernier sans cependant subir de nouveaux dommages.

LOWER-HORTON.—Un nouveau quai de 172 pieds de longueur a été construit à l'endroit où se trouvait l'ancien quai.

MCNAIRS-COVE. La reconstruction de 160 pieds du brise-lames a été terminée par l'entrepreneur, en décembre 1888.

NOEL.—Dans le cours du dernier exercice, le département a construit un débarcadaire du côté occidental de la baie. Le quai, y compris son approche, a 275 pieds de longueur sur 25 pieds de largeur, ayant à son extrémité du large un L long de 35 pieds.

À l'ILE-DE-PICTOU, le reste du crédit accordé pour l'exercice 1887–88 a été employé à terminer le prolongement des quais est et ouest. Le quai est a été prolongé de 100 pieds et le quai ouest de 92 pieds 6 pouces.

PORT-HOOD.—Dans le cours de l'exercice, une nouvelle pile de 48×22 pieds a été construite à l'extrémité sud du L de la jetée à cet endroit.

SHEET-HARBOUR.—En janvier dernier un contrat a été passé pour la construction d'un quai de délestage du côté nord de la rivière de l'Est, à partir de l'extrémité de l'ancien quai de Ball, vers l'ouest, sur une longueur de 180 pieds, et sur une largeur de 20 pieds, et terminé par un L de 20 x 20 pieds de largeur, et à l'expiration de l'exercice le quai était presque terminé.

À TATAMAGOUCHE, un quai de 96 pieds de longueur a été construit sur la rive est de la rivière, presque vis-à-vis l'embouchure de la rivière des Français, pour donner des facilités aux habitants qui vivent sur la rive est de la rivière et qui étaient obligés de parcourir trois milles pour transporter leurs produits au quai de Tatamagouche et en rapporter le charbon dont ils avaient besoin.

WALLACE.—Le quai de cet endroit a été prolongé dans le cours du dernier exercice, pour empêcher le remplissage de l'extrémité intérieure du chenal et faciliter en même temps, le commerce maritime.

POINTE-DE-L'OUEST.—Peu après l'achèvement du brise-lames en 1888, une tempête extraordinaire s'abattit sur cette côte et détruisit l'extrémité du large de la construction ; un credit ayant été accordé pendant la session de 1889, les avaries seront réparées.

Des réparations et des améliorations ont été faites aux endroits suivants savoir:—

Brûlé, Pointe-aux-Atocas, Baie-des-Vaches, endroit où le brise-lames a subi des réparations considérables, East-Bay, Anse Green (ou Port Maitland), Hampton, Havre de Jones, Kingsport, Petit-Détroit, Lismore, Mabou, Main-à-Dieu, Margaretville, Anse-de-Parker, Parrsboro, Ile-aux-Perdrix, Port-Greville, Port-Hood, Port-Lorne, Roseway Beach, Baie-Ronde, Ile de Spencer, Anse à la Truite.

DRAGAGE.–Du dragage a été fait soit par des dragueurs du département, soit à la main dans le but d'améliorer la navigation ou d'offrir aux bateaux pêcheurs un abri aux endroits suivants:—

Arisaig, Barrington, Bayfield, lacs Gabarus et Belfry, Granton, Green Harbour, Petite Baie Glacée, McNair's Cove, Rivière de l'Ile aux Perdrix, Pictou et Yarmouth.

(Pour détails voir annexe n° 5, pages 55–119).

ILE DU PRINCE ÉDOUARD.

ÉDIFICES PUBLICS.

La somme de $1,812.17 a été dépensée pour construction et réparation des édifiees publics pendant le dernier exercice.

Charlottetown.—Diverses réparations ont été exécutées et une nouvelle serrure horaire a été posée dans la porte du coffre-fort du département du Receveur Général.

Montague.—D'autres travaux de nivellement ont été faits autour du bureau de poste, et l'édifice a été occupé. Annexe n° 2, page 24.

HAVRES.

La dépense sur les havres pendant le dernier exercice a été de $15,172.76.

A Cascumpec le creusage d'un chenal à travers le banc intérieur, commencé en 1885, a été continué et à l'aide du crédit voté pour le dernier exercice, une tranchée de 100 pieds de longueur sur 25 de largenr, et ayant une profondeur de 15 pieds à l'eau basse a été pratiquée ; la quantité de matière qu'on a fait sauter et qu'on a enlevée, s'est élevée à 450 verges cubes.

Jetée de Hickey.—La pile étroite construite le long de la façade orientale à l'extrémité du large, qui menaçait de s'affaisser dans le chenal, a été remise à neuf et remplacée par une nouvelle pile, son sommet s'étendant au-dessus des anciennes maîtresses-piles et de nouvelles poutrelles et un nouveau plancher ont été posés au-dessus des ouvertures et sur le caisson du large.

A Souris ou Baie de Colville, un caisson solidement construit, de 30 pieds carrés, a été posé à l'extrémité du large de la partie du brise-lames qui fait face à la mer, pour empêcher la pierre de remuer autour de l'extrémité, et la base du caisson a été entourée de pilotis jointifs.

Des réparations et des améliorations générales ont été faites aux jetées des endroits suivants, savoir :—Abmadale, Belfast, Campbell's Cove, Georgetown, Pointe Lewis, Malpèque, Cardigan-Nord, Rustico-Nord, Pinette, Pownall, Rustico Sud, Sturgeon, Tignish.

Du dragage a été exécuté dans les ports ci-après mentionnés .—Charlottetown, auprès de différents quais ; et à Red Point, ou on a obtenu une profondeur d'eau de 12 pieds. Annexe no. 5, pages 55 à 62, et page 114.

NOUVEAU BRUNSWICK.

EDIFICES PUBLICS.

Une somme de $19,679.30 a été dépensée sur la construction et sur les réparations des édifices publics.

A Dalhousie, le bureau de poste, dont la description se trouve dans mon rapport de l'année dernière, est encore en voie de construction.

A Frédéricton, la mansarde a été cloisonée dans le but de loger le gardien.

A Saint-Jean, la toiture de la maison de douane a été mise en asphalte, et les Crêtes en zinc du couronnement ont été enlevées, et on y a substitué du fer galvanisé, et les monte-charge ont été munis d'un appareil plus fort,

A Woodstock, on est à prendre des mesures pour poser une horloge dans la tourelle du bureau de poste.

Des réparations et des améliorations ont été faites à l'édifice public de Bathurst, aux bureaux de poste de Carleton, Chatham, Frédéricton et Moncton, à l'édifice public de New-Castle, à la douane, à l'hôpital de la marine, au bureau de poste, et à la banque d'épargnes de Saint-Jean, ainsi qu'à l'édifice public de St. Stephen, et du mobilier a été acheté pour la résidence du sous-préfet du pénitencier de Dorchester. (Annexe no. 2, pages 26, 27 et 28.)

PORTS ET RIVIÈRES.

Travaux de construction.

Dépense sur la construction et les réparations, p. 54, $178.77.

Belliveau.—Au mois de mars 1888, un contrat a été passé pour la construction d'un quai de 200 pieds de longueur sur 24 de largeur au sommet, après quoi il fut convenu avec l'entrepreneur de prolonger les travaux de 33 pieds ; le tout fut terminé d'une manière satisfaisante le 9 novembre 1888.

Campbellton.—Dans le but de se procurer un lieu pour déposer le lest, un contrat a été passé le 25 avril 1889 pour la construction d'un quai de délestage, ce quai se composera d'une pile isolée de 140 pieds de longueur sur 35 de largeur, dans une profondeur d'eau de 18 pieds à l'extrême eau basse des grandes marées ; à l'expiration de l'exercice les travaux progressaient d'une manière satisfaisante.

Cap Tourmentin.–La construction du quai n'a été commencée par l'entrepreneur qu'au mois d'août 1888, et à compter de cette date à venir jusqu'à la clôture du dernier exercice, 729 pieds de l'abord en pierre ont été construits.

Le quai aura 2,500 pieds de longueur, avec un L à l'extrémité du large se composant de deux branches, longues de 400 pieds chacune. Sur cette longueur de 2,500 pieds, la partie intérieure ou partie de terre, sera construite en pierre sur une distance de 1,300 pieds ; le reste et L en coffrage jointif, sera complètement rempli de pierre.

A Edgett's Landing.–La construction d'un quai de délestage étant devenue nécessaire, un contrat a été passé à cet effet au mois de janvier 1889.

Les entrepreneurs commencèrent les travaux dans les premiers jours de juin 1889, et les abandonnèrent à la fin du mois, date à laquelle, après s'être procuré la plus grande partie des matériaux nécessaires ils se trouvèrent dans l'impossibilité de terminer l'entreprise.

Au Fort Dufferin, le brise-lames a été terminé au mois d'août 1888.

Grande Anse.–La construction du brise-lames qui était en voie depuis deux ans, a été terminée.

Maisonnette.–Pour donner plus de facilités aux habitants de la localité, un contrat a été passé le 19 février 1889, pour la construction d'un quai, et les maté-

riaux nécessaires ayant été mis sur les lieux pendant l'hiver, les travaux commencèrent dans les premiers jours de juin, et au 30 juin, expiration de l'exercice, un quart des travaux était exécuté, les assises de neuf piles étant mises en place.

Les travaux en voie d'exécution auront en tout 500 pieds de longueur, dont 480 pieds auront 12 pieds de largeur au sommet, le reste aura 20 pieds de largeur ; le tout se compose de piles et d'ouvertures, donnant à l'extrémité du large une profondeur d'eau de deux pieds à l'eau basse.

A L'ILE AUX PERDRIX.–La reconstruction de la jetée est, dont fait mention mon rapport de l'année dernière, a été terminée.

A RICHIBOUCTOU.–Au moyen du crédit accordé, 225 pieds du brise-lames ont été remplis de fascines et de pierres, de nouveaux bordages ont été posés et 300 pieds de nouveaux travaux ont été construits ; des défenses ont été remplacées.

A SHIPPAGAN.–Dans le cours de l'été dernier une brèche qui s'était faite pendant l'hiver 1887-88 a été réparée par la reconstruction des 60 pieds qui avaient été emportés ; des réparations générales ont aussi été faites.

Pour donner au commerce de SAINT-LOUIS plus de facilités de quaiage, un contrat a été passé le 6 novembre 1888 pour la construction d'un quai de 200 pieds de longueur sur 30 pieds de largeur au sommet, devant s'étendre dans une direction nord-est à partir de l'extrémité du large de la culée sud du pont. Ce quai sera dans une profondeur de 7 pieds d'eau à l'eau basse des grandes marées, qui montent ici de 3½ pieds, les petites marées étant de 2 pieds. Les matériaux ont été mis sur les lieux pendant l'hiver et les travaux commencèrent pendant la dernière semaine de l'exercice.

Des réparations et des améliorations ont été faites au brise-lames d'ANDERSON'S HOLLOW, du CAP-HOPEWELL, de la POINTE-DU-CHÊNE, et de la RIVIÈRE AU-SAUMON SUPÉRIEURE.

Du dragage a été fait à la traverse près de CAMPBELLTON, sur la KENNEBECASIS, à partir D'HAMPTON en aval jusqu'au pont de PERRY'S POINT, sur les battures D'OROMOCTO, dans la rivière SAINT-JEAN, au quai de la ligne Anchor, port de SAINT-JEAN tandis que des améliorations ont été faites dans la rivière MADAWASKA et à différents endroits de la RIVIERE SAINT-JEAN. (Annexe nº 5, pages 81 à 87 et 112-113.)

PROVINCE DE QUÉBEC.

ÉDIFICES PUBLICS.

Dans le cours de l'exercice, la somme de $290,133.91 a été employée à la construction, à la réparation, à l'entretien, etc., des édifices publics ci-après mentionnés.

Bureau de poste D'AYLMER.–Cet édifice dont la description se trouve dans mon rapport de l'année dernière, a été terminé et muni d'un appareil de chauffage, à l'eau chaude ; on est à en faire l'installation pour l'occuper.

COATICOOK.–L'édifice public dont la description se trouve dans mon rapport de l'année dernière est en voie de construction, et les travaux sont suffisamment avancés pour donner lieu de croire qu'ils seront terminés dans le cours de l'automne de 1889 ; un appareil de chauffage a été posé, et l'installation du bureau de poste a été faite.

FRASERVILLE (Rivière du Loup.)–Le 26 mars 1889, on a fait l'acquisition du lot cadastral 266, ayant 100 pieds de front sur la rue Iberville et 75 pieds sur la rue Champlain, pour y construire un bureau de poste, etc.

JOLIETTE.–On espère qne le bureau de poste sera terminé à l'automne.

LACHINE.–On a fait l'acquisition du lot cadastral n° 253 sur la rue Saint. Joseph, principale rue de la ville, pour y ériger un bureau de poste; le département est à en préparer les plans, etc.

MONTRÉAL.–On a fait l'installation des arsenaux et on a acheté du mobilier pour les bureaux ; les lieux sont maintenant occupés.

Des modifications considérables ont été faites aux chaudières et à l'appareil de chauffage de la douane; le bureau des archives a été agrandi et d'autres travaux ont été exécutés.

L'entrepôt de verification et le bureau de poste ont subi diverses modifications et améliorations.

SAINT-HYACINTHE.–Le 19 mars 1889 on a fait l'acquisition d'un emplacement se composant du lot 525 et d'une partie du lot 524, à l'encoignure des rues Girouard et Saint-Joseph, ayant 80 pieds 6 pouces de front sur une rue et 133 pieds 3 pouces sur l'autre ; on est à préparer les plans, etc., pour la construction d'un édifice public.

SAINT-JÉROME.–L'édifice public. Cet édifice, dont la description se trouve dans mon rapport de l'année dernière est en voie de construction ; les plans pour un appareil de chauffage a eau chaude sont prêts, et on espère que l'édifice sera terminé pour le mois de décembre 1889.

PENITENCIER DE SAINT-VINCENT DE PAUL.–Les murs du dortoir occidental qui doit mesurer 116 pieds sur 42 pieds et qui contiendra 120 cellules ont continuellement progressé, et on espère qu'ils recevront le toit au mois d'octobre 1889.

On a agrandi, modifié et réparé les divers édifices et les constructions de l'acqueduc, de l'établissement.

Des additions, des modifications et des réparations ont été faites aux différents édifices suivants : A l'hôpital de la marine de CHICOUTIMI, au bureau de poste de HULL, à la citadelle, à la douane, au depôt des immigrants, à l'hôpital de la marine, à l'observatoire, au bureau de poste, et à l'édifice du quai de la reine de QUÉBEC, aux édifices publics de SHERBROOKE et de SOREL, et à la douane et au bureau de poste des TROIS-RIVIÈRES. (Voir annexe n° 2, pp. 28–30.)

PORTS ET RIVIÈRES.

Les dépenses faites dans le cours de l'exercice, au compte de la construction et des réparations se sont élevées à $188,088.

Des travaux de construction ont été exécutés :—

A la BAIE SAINT-PAUL, où le quai du Cap-aux-Corbeaux, a été prolongé de 60 pieds sur une largeur de 50 pieds, les travaux étant exécutés à l'entreprise.

AU CAP-CHATTE le chenal a été élargi, jalonné et généralement amélioré.

AU CAP-SANTÉ on a fait sauter des cailloux très dangereux qu'on a enlevés.

AU COTEAU-DU-LAC, on a construit un quai se composant d'une pile de 100 pieds de longeur sur 20 pieds de largeur, avec un abord de 110 pieds dont la lar-

geur est de 20 pieds. La façade extérieure de la pile est dans 6 pieds d'eau, et le sommet est à 5 pieds audessus de la ligne d'eau.

Un dépôt pour les passagers et les marchandises, mesurant 20 x 24 pieds, a été construit du côté inférieur de l'abord.

A l'expiration de l'exercice, le département était occupé à reconstruire, sur une longueur de 800 pieds, le quai du Côteau-Landing, auquel les bateaux à vapeur accostent régulièrement.

A l'ÉTANG-DU-NORD, la partie du brise-lames qui avait été immergée en 1887-88 a été remplie de pierres.

A L'ILE PERROT, dans le cours du dernier exercice, 325 pieds de jetée sur 18 pieds de largeur ont été construits à partir de terre vers le large; il reste encore 275 pieds à construire.

A L'ILE VERTE, un pile isolée de 50, sur 40 pieds a été construite en 1887; dans le cours du dernier exercice, un abord partant de la pile et se dirigeant vers terre a été commencé, mais il reste encore 800 pieds à construire pour terminer les travaux.

A la GRANDE DÉCHARGE du lac Saint-Jean, une pile et un brise-glace ont été construits.

A LAPRAIRIE une digue en charpente, longue de 335 pieds a été construite, ayant une hauteur de 11 pieds au-dessus des eaux basses, à partir du quai du bateau en se dirigeant vers l'ouest, cette charpente est à joints ouverts, et de 20 pieds de largeur avec un plan incliné de 1 dans 12.

AUX EBOULEMENTS, une salle pour loger les passagers qui attendent le bateau a été construite sur l'extrémité du large de la présente jetée. Elle est construite sur des poteaux. Elle mesure 45 x 25 pieds; le toit est en métal; tout le bâtiment est peinturé avec une peinture à l'épreuve de l'eau.

LONGUEUIL.—On a passé contrat pour le parachèvement du quai de cette localité, mais à venir jusqu'à l'expiration de l'exercice il ne s'était fait que peu de travaux.

A LA MALBAIE, une nouvelle salle d'attente de 30 x 24 pieds a été construite.

RIVIÈRE NEWPORT, de nouveaux travaux de protection en pilotis ont été exécutés.

A NICOLET, une autre longueur de 553 pieds de travaux de protection en pilotis a été construite.

PERCÉ.—La jetée qui a été commencée dans le cours de l'hiver 1888 a été terminée au mois de mai dernier. Les travaux ont été exécutés à l'entreprise et ils mesurent 320 pieds de longueur et 20 de largeur au sommet; la hauteur à l'extrémité du large est de 36 pieds et demi dont 26½ pieds seulement sont au-dessus du lit de la rivière, la construction s'étant enfoncée de 10 pieds pendant l'exécution des travaux; la profondeur de l'eau à l'extrémité du large est de 16 pieds à l'eau basse des grandes marées, avec une hausse et une baisse de 5 pieds à 5 pieds 6 pouces aux grandes marées et de 3 pieds aux marées ordinaires.

RIVIÈRE DU LIÈVRE.—Dans le but de favoriser particulièrement l'industrie des phosphates et de faciliter son transport des mines à la station de chemin de fer la plus rapprochée, laquelle se trouve à Buckingham, un contrat pour la construction d'une écluse et d'une digue aux Petits Rapides a été passé au mois de décembre 1886.

L'écluse et la digue auront une hauteur suffisante pour noyer le Rapide Long à environ 7½ milles de l'endroit où se trouve l'écluse, ce qui donnera conséquemment une navigation ininterrompue de 22 milles, à partir du village de Buckingham jusqu'au pied des Grandes Chutes. L'écluse a une longeur de 160 pieds entre les portes et une largeur de 32 pieds 7 pouces, ayant une profondeur d'eau de 8 pieds sur le seuil ou busc. On est aussi à construire les jetées de l'entrée; on pourvoira d'une manière convenable au passage du bois par-dessus la digue que l'on construit11 pieds au dessus de la ligne de l'eau basse à la tête du Petit Rapide. Les travaux sont bien avancés.

Rivière Richelieu.—Un autre brise-glace a été construit pour protéger davantage la ville de Sorel lors de la débâcle de la glace au printemps.

Un chenal de 2,500 pieds, a été pratiqué dans la rivière Yamachiche, à travers un amas de terre causé par un éboulement. Les terres qui étaient submergées sont maintenant dégagées et l'eau a repris son cours naturel.

Chenal de la navigation—Fleuve Saint-Laurent.

Au mois de janvier 1889, le département a pris le contrôle de ces travaux. Dans le cours de l'hiver l'outillage du dragage a subi d'importantes réparations ; et à l'ouverture de la navigation les dragueurs furent installés au Cap à la Roche, à Poulier-Rayer et au Cap-Charles, pour creuser le chenal à ces endroits, voisins les uns des autres, à 27½ pieds à l'eau basse des grandes marées, et à l'expiration de l'exercice, les travaux étaient en bonne voie.

Le chenal qui a été creusé, a 300 pieds de largeur là où il est droit et 320 pieds aux courbes. Mais on a constaté qu'il était difficile de faire passer les navires d'un fort tonnage à raison de ces courbes, ou par suite de la position du chenal là où le courant a été traversé obliquement ; il faudra de nouveaux fonds pour améliorer le chenal à ces endroits.

Une description complète des travaux exécutés par les Commissaires du Havre de Montréal, dans ce chenal, depuis le 31 décembre 1888, se trouve dans le rapport des commissaires, rapport qui est imprimé à titre d'annexe n° 6, page 127.

A Saint-Alphonse une rampe a été construite du côté nord du quai pour les besoins des petits bateaux.

Sainte-Anne du Saguenay.—Le bois nécessaire à la construction du quai ayant été préparé en 1887-88, les travaux commencèrent dans le cours de l'année et une longueur de 77 pieds a été construite.

Sainte-Anne de Sorel. Un autre brise-glace de 30 x 24 pieds ayant une hauteur de 21 pieds 6 pouces a été contruit à l'entrée du Chenal du Moine à environ 1½ mille en aval du village de Sainte-Anne.

Une partie du quai de Tadoussac a été reconstruite et exhaussée de 3 pieds, une rampe a été faite et le plancher a été renouvelé.

A Trois-Pistoles le prolongement du quai a été commencé, mais n'était pas terminé à l'expiration de l'exercice.

Des réparations et des améliorations ont été faites aux quais de la Baie Saint-Paul, (pile isolée) Berthier en bas, Cap-à l'Aigle, Chicoutimi, Murray Bay, Rivière Ouelle, Saint-Alphonse, Saint-Laurent. Du dragage et autres améliorations à la navigation ont été exécutées à Papineauville, Pointe-aux-Anglais,

Port-au-Persil, Rapide Manigance, Rivière Saint-Maurice, Rivière-du-Loup (en bas) Rivière L'Assomption, Rivière Mékinac, Rivière Richelieu, Rivière Saint-François, Saint-Placide et Sainte-Anne de la Pérade.

(Annexe n° 5, pages 87-97 et 115-117.)

PROVINCE D'ONTARIO.

ÉDIFICES PUBLICS.

La somme totale de fonds employés pour les édifices publics de cette province à titre de construction et de réparations s'est élevée à $706,672.04

Almonte.—Un contrat a été passé le 11 juin 1889 pour la construction d'un bureau de poste sur un emplacement dont on a fait l'acquisition à l'encoignure des rues Mill et Little Bridge. L'édifice se composera d'un corps principal ayant 2½ étages avec sous-sol, de 51×31 pieds, et d'une annexe d'un étage de 27×18 pieds. Les murs seront en brique avec parements et fondations en pierre.

Brampton.—Un contrat a été passé pour la construction d'un bureau de poste, le 23 octobre 1888, et les travaux sont maintenant en voie d'exécution.

L'édifice se composera d'un corps principal en brique à trois étages de 47×42 pieds, sur fondation en pierre et d'un bâtiment en briques à un étage, de 40×18 pieds, en arrière et relié au corps principal. Le sous-sol comprendra le combustible et la fournaise ; le rez-de chaussé, le bureau de poste ; le premier étage, les bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur ; la mansarde, le logement du gardien. L'annexe servira aux poids et mesures et à l'entrepôt de vérification.

Cayuga.—Le bureau de poste dont la description se trouve dans mon rapport de l'année dernière, a été terminé et muni d'un appareil de chauffage à eau chaude ; on est à en faire l'installation et l'ameublement pour le mettre pret à être occupé.

Cobourg.—Un contrat a été passé au mois de décembre 1888, pour la construction d'une annexe au bureau de poste, de 18 pieds de largeur, sur la hauteur et la profondeur du premier édifice ; les travaux sont maintenant en voie d'exécution.

Gananoqui.—Le bureau de poste dont la description se trouve dans mon rapport de l'année dernière, a depuis été terminé, muni d'un appareil de chauffage à eau chaude et mis prêt a être occupé.

Les plans, etc., ont été préparés par le département et les travaux sont sous sa direction.

Goderich.—Ayant fait l'acquision du lot n° 5, contenant un demi-acre de terre, du côté sud de la rue West, pour y ériger un bureau de poste, etc., un contrat a été passé le 12 novembre 1888 pour la construction d'un édifice à 2½ étages avec sous-sol de 46′ 6″×34, sur le plan, avec une annexe à un étage et un sous-sol en pierre de 34×14, 3″ pouces. L'édifice contiendra, au rez-de-chaussée, le bureau de poste et l'entrepôt de vérification ; au premier, les bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur, et dans la mansarde, le logement du gardien.

Guelph.—Un appareil de chauffage à eau chaude a été installé dans le bureau de poste.

HAMILTON.—La salle d'exercice a été terminée et les arsenaux ont été munis d'un appareil de chauffage à eau chaude.

LINDSAY.—La construction de l'édifice destiné aux bureaux de poste, de la douane et du revenu de l'intérieur, et dont la description se trouve dans mon rapport de l'année dernière, s'est continuée depuis sans interruption, et on espère pouvoir l'occuper dans le cours de cet automne. Les plans d'un appareil de chauffage à eau chaude ont été préparés et un contrat a été passé pour son installation.

NAPANEE.—La construction de l'édifice qui doit contenir le bureau de poste, la douane et le revenu de l'intérieur, et dont la description est dans mon rapport de l'année dernière, s'est continuée sans interruption, et on espère que l'édifice sera terminé cet automne. Les plans etc., d'un appareil de chauffage ont été préparés.

OTTAWA.—Ferme Expérimentale Centrale.

Les travaux suivants dont il a été question dans mon rapport de l'année dernière ont été terminés : la résidence du surintendant général ; quatre résidences pour les fonctionnaires ; les étables et les écuries ; le musée et les bureaux, les appareils de chauffage pour les résidences, le musée et les bureaux.

On a passé contrat pour la construclion d'un bâtiment destiné à contenir une serre, etc. Cet édifice sera construit en brique sur fondation en pierre et aura un étage et demi, contenant au rez-de-chaussée une pièce pour les graines, de 24×17 pieds ; une pièce pour la mise en pot de 37×16 pieds, et deux pièces au-dessus. Voisines de la pièce reservée à la mise en pot, se trouvent deux serres en bois sur fondation en pierre, de 80 pieds 6 pouces sur 13 pieds et 80 pieds six pouces sur 14 pieds respectivement. On y a installé un appareil de chauffage et l'édifice est maintenant occupé.

Au mois d'août dernier, on a passé un contrat pour la construction d'un édifice d'un étage et demi de hauteur, de 100×30 pieds, destiné à faire un poulailler ; le bâtiment a été terminé dans le cours de l'année.

Le 23 octobre, un contrat a été passé pour la construction d'un cottage, connu sous le nom de " cottage n° 1 ", près de la grange, et d'écuries pour le surintendant, tous deux en bois sur fondations en pierre. Le cottage contiendra un sous-sol non terminé ; au rez-de-chaussée se trouveront un salon, une cuisine, une dépense, un garde-manger et un hangar ; et la mansarde, trois pièces. L'écurie contiendra une remise, des stalles et un fenil.

Nouvel édifice Administratif Rue Wellington.—Des plans et devis ont été préparés et des soumissions ont été reçues pour la construction de trois ascenseurs et d'un monte-charge ; et les travaux sont maintenant en voie d'exécution ; l'escalier en fer et l'appareil de chauffage ont été terminés, et on est à faire l'installation pour occuper l'édifice ; ces travaux étaient assez avancés que le second étage a été occupé par les département des Sauvages, le premier mai.

Edifice du Parlement.—La toiture de la bibliothèque a été mise en cuivre. Des modifications ont été faites à l'appartement du président du Sénat, grâce auxquelles on a obtenu deux nouvelles pièces.

L'imprimerie est presque terminé et on est à en faire l'installation.

PEMBROKE.—Bureau de poste.—Cet édifice, dont la description se trouve dans mon rapport de l'année dernière, est maintenant en voie de construciion.

PRESCOTT.—L'édifice qui doit contenir les bureaux de poste, de la douane et du revenu de l'intérieur est en voie de construction.

TRENTON.—L'édifice qui doit contenir le bureau de poste, etc., et dont la description se trouve dans mon rapport de l'année dernière est presque terminé et on y est à installer un appareil de chauffage à eau chaude ainsi que le mobilier, etc,, à l'usage des fonctionnaires des divers départements.

DES RÉPARATIONS, DES MODIFICATIONS ET DES AMÉLIORATIONS ont été faites au bureau de poste, D'AMHERSTBURGH ; au bureau de poste, de BARRIE : au bureau de BELLEVILLE ; aux bureaux de poste de CHATHAM et de CORNWALL ; au pénitencier de KINGSTON, à l'hôtel du gouvernement, OTTAWA, aux édifices départementaux et à l'édifice du parlement, OTTAWA, au Victoria Hall, OTTAWA ; tandis que les terrains du parlement et du parc du Major's Hill ont été tenus en bon état. Différentes rues, sous le contrôle dn département, ont été nivelées, macadamisées et généralement améliorées, et la chaussée, les trottoirs et les sentiers ont été tenus libres de neige pendant l'hiver, au bureau de poste de SAINT-THOMAS. et à la maison de douane, à l'entrepôt de vérification, au revenu de l'intérieur, et au bureau de poste de TORONTO.

(Annexe n° 2, pages 31-38).

PORTS ET RIVIÈRES.

Les dépenses au compte des ports et rivières pour la construction et les réparations se sont élevées à $346,716.66.

BELLEVILLE.—Le contrat pour le dragage de ce port qui a été passé en 1886 a pris fin au mois de juillet 1889.

A COBOURG, les 150 pieds extérieurs de la partie supérieure de la jetée occidentale, ont été reconstruits à l'entreprise.

A KINCARDINE, les travaux de reconstruction des quais dans le bassin inférieur se continuent.

KINGSTON.—Dans le cours du dernier exercice on a fait sauter et on a enlevé 3,890 vorges cubes de rocs de la batture de la Pointe Frédéric.

RIVIÈRE DE LA PETITE NATION.—On a continué à creuser à travers la batture de roches, a l'enbouchure de *Moose Creek*, laquelle, obstrue la navigation ; une quantité considérable de matières a été enlevée.

OAKVILLE.—La jetée occidentale a été reconstruite à partir de la marque des eaux basses.

PENETANGUISHENE.—Dans le cours de 1888-89, des travaux en pilotis ont été exécutés sur une largeur de 12 pieds et sur une longueur de 850 pieds, dans une profondeur d'eau de 12 pieds en moyenne. En arrière de cette construction, se trouve une levée de 30 pieds de largeur, faite en fascines, en pierre et en terre donnant ainsi au quai une largeur totale de 43 pieds. En sus de ce quai un autre semblable de 350 pieds de longueur a été construit au pied de la rue Barrie.

PORT-ARTHUR.—En octobre 1888 un contrat a été passé pour la construction de 1,500 autres pieds de brise-lames, avec des piles à chaque extrémité, à l'ouest des travaux déjà terminés, une ouverture de 350 pieds étant ménagée entre la nouvelle et l'ancienne construction dans le but de donner entrée dans le port.

Au mois de mai 1889, les opérations commencèrent, et à venir jusqu'à l'expiration de l'exercice, 300 pieds avaient été construits.

Dans le cours de l'exercice on commença à prolonger l'enrochement le long de la façade de la jetée sous le premier contrat, vu que l'on avait constaté qu'il se produisait un affouillement causé par les vagues pendant les grandes tempêtes. Il est peut être bon de mentionner ici le fait que ce brise-lames a resisté à la force des vagues soulevées par des tempêtes dont la rapidité était de 54 milles à l'heure, et aussi, à la débâcle des glaces venant de la baie extérieure, alors que la glace avait été amenée complètement sur la construction et qu'elle y était restée empilée jusqu'à une hauteur de 19 pieds.

Portsmouth.—Dans le cours du dernier exercice on a continué à renouveler les 17 pieds supérieurs de cette jetée, et à l'expiration de l'exercice, les travaux étaient bien avancées.

Rivière-aux-Puces.—Au mois de septembre 1888, un contrat a été passé pour la construcsion de 360 pieds de pilotis à l'embouchure de cette rivière, 200 pieds devant être enfoncés sur la rive est et 150 pieds sur la rive ouest dans le but de former un chenal de 40 pieds de largeur, et à l'expiration de l'exercice les travaux étaient en bonne voie.

Saut Sainte-Marie.—Le prolongement du quai du gouvernement à 150 pieds dans la rivière dans le but de donner plus de facilités à la navigation a été terminé au mois de juin 1889.

Southampton.—La partie du débarcadère qui avait été détruite par l'incendie, a été reconstruite à partir de la ligne d'eau.

A Summerstown, un dépôt de 24 x 30 pieds a été construit sur le quai pour la commodité du public.

Toronto.—Au mois de mai 1889 un contrat a été passé pour l'amélioration de l'entrée du port à l'est, les travaux nécessaires comprenant le dragage d'un chenal de 300 pieds de largeur a une profondeur de 12 pieds à eau basse, la consruction d'ouvrages de protection de chaque côté du nouveau chenal, et la continuation et le parachevement des travaux de protection du côté oriental de l'entrée qu'on se propose de faire, s'étendant de l'île dite Fisherman's Island, dans une direction ouest jusqu'à un point de raccordement avec les travaux exécutés dans le chenal; et à l'expiration de l'exercice le dragage progressait favorablement.

Les travaux exécutés dans le but de renforcer le talus en pierre sur la façade des travaux de l'île en y déposant de grosses pierres se sont continués à la journée.

Des réparations et des améliorations ont été faites aux constructions de Cobourg, de Port-Albert, de Port-Hope et de Rondeau. Du dragage a été exécuté à Brighton, à Goderich, Kincardine, Kingsville, Meaford, Port-Elgin, Port-Hope, rivière Rideau, (branche nord) rivière Kaministiquia, rivière Ottawa, (Chenal entre Pembroke et Petewawa), et Southampton. Annexe n° 5, pages 98–106, et pages 115-117.

PROVINCE DU MANITOBA.

ÉDIFICES PUBLICS.

Dans le cours de l'exercice, la somme de $78,490.13, a été employée au compte des édifices publics dans cette province.

Brandon.—Le 18 juin dernier on a fait l'acquisition pour l'emplacement d'un bureau de poste, ayant 96 pieds de front sur l'avenu Rosser, sur une profondeur de 100, et un contrat a été passé pour y construire l'édifice. L'édifice se composera d'un corps principal de 82×41 pieds, comprenant un sous-sol surmonté de trois étages, d'une mansarde, en brique, et d'une annexe a un étage de 35×30 pieds. Au rez-de-chaussée se trouve le bureau de poste, l'entrepôt de vérification, le bureau de l'inspecteur du gaz, et le bureau des poids et mesures; le premier étage comprendra les bureaux de la douane, des terres, et une voûte; et le second, les bureaux du revenu de l'intérieur et les appartement du gardien; la mansarde ne sera pas terminée.

Saint-Paul.—Le 13 mai 1889 un contrat a été passé pour la construction d'une école. d'nne buanderie, d'une étable, etc.

Ecole.—Cet édifice aura la forme d'un T et aura 2½ étages, construit en briques, sur fondation en pierres, avec toit, plancher et cloisons en bois; la partie de devant aura 80 pieds sur 33 pieds et 6 pouces et la partie en arrière aura 33 pieds 6 pouces sur 33 pieds 6 pouces. Le rez-de-chaussée contiendra deux classes, deux bureaux, une salle à manger, une cuisine, un lavoir et un garde-manger; le premier étage, deux dortoirs, neuf chambres à coucher, deux salles de bains; et la mansarde, onze chambres à coucher.

Buanderie.—Bâtiment en bois à deux étages sur fondation en pierres de 24× 20 pieds.

Etable.—Bâtiment en bois à un étage de 28 x 24 pieds.

Ecurie et remise.—Bâtiment en bois à un étage avec fenil, sur fondation en pilotis de 33 x 21 pieds.

Pénitencier de la Montagne de Pierre.—Au mois de janvier 1889 un contrat a été passé pour la construction de residences pour le médecin, pour l'aumônier catholique et pour l'aumônier protestant.

Chaque édifice sera construit en briques, à un étage et demi sur fondation en pierres, avec cloisons et toit en bois. Le sous-sol contiendra une salle à manger, une cuisine, une pièce pour les servantes, un garde-manger, et une pièce pour la fournaise; au rez-de-chaussée se trouvent un salon, une salle de réception, une bibliothèque, une salle à manger, une chambre à coucher, une salle de bains, et dans la mansarde il y aura quatre chambres à coucher.

On est a poser des égouts spéciaux, s'écoulant dans un puisard, vu que la distance est trop grande pour raccorder ces égouts au système général de drainage. On est à faire creuser par les prisonniers un puits pour chaque résidence.

Les écuries du préfet ont été terminées ainsi que l'hôpital; les écuries du sous-préfet ont été construites par les prisonniers.

Des réparations, des modifications et des améliorations ont été exécutéos au Pénitencier de la Montagne de Pierre, à la douane, au bureau des terres, et au bureau de poste temporaire de Winnipeg.

(Annexe n° 2, pages 38 et 39).

PORTS ET RIVIÈRES.

Rivière Rouge.—On a continué à draguer pour améliorer la navigation de la rivière Rouge de Selkirk au lac Winnipeg, et il en est resulté beaucoup de bien.

Rivière de la Boue Blanche.—Dans le cours de la première partie de l'exercice, le chenal a été amélioré entre Totogan et MacArthur's Landing, et les battures qui obstruaient la navigation de la rivière ont été enlevées, a une profondeur et sur une largeur suffisante pour permettre aux bateaux de passer librement, après quoi les travaux furent repris sur les battures à l'embouchure de la rivière.

Dans le cours de l'hiver, des réparations nécessaires furent faites à l'outillage, et à l'ouverture de la navigation le dragueur fut mis à élargir le chenal entre Totogan et MacArthur's Landing; ces travaux une fois terminés, le creusage du chenal à l'embouchure de la rivière fut repris et il se continuait à l'expiration de l'exercice.

Si on n'eut dragué à l'embouchure et dans la rivière même, la navigation aurait cessé par suite de l'extrême eau basse des deux dernières années. (Annexe n° 5, pages 106, 107, 117 et 118).

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

ÉDIFICES PUBLICS.

Dépenses au compte des édifices publics, $147,998.26.

Calgary.—Les casernes dont j'ai parlé dans mon rapport de l'année dernière sont presque terminées; la chambre d'ordinaire, sert maintenant de dortoir, et l'infirmerie est prête à être occupée.

Le 8 novembre 1888, un contrat a été passé pour la construction d'un palais de justice à deux étages, les murs de divisions intérieurs étant en briques, et le plancher et le toit étant en bois ; l'édifice mesure sur le plan 91 sur 51 pieds. Au rez-de-chaussée se trouvent des pièces pour le shérif, le grand juré, les avocats, les témoins, les geoliers et les prisonniers ; une voûte, des cabinets d'aisance, une pièce pour l'appareil de chauffage et une autre pièce pour le combustible; ces deux dernières pièces occupent l'espace à partir du plafond du rez-de-chaussée jusqu'au dessous du niveau de la terre. Au premier étage se trouvent la salle d'audience, les chambres des juges, des avocats et du jury ainsi que les cabinets d'aisance.

Indian Head.—Le 5 novembre 1888, un contrat a été passé pour la construction d'édifices en rapport avec la ferme expérimentale, savoir:

Résidence du Surintendant.—Bâtiment en bois à deux étages sur fondation en pierre, dont le corps principal mesure 42 x 34 pieds, et la cuisine, en arrière, 24 x 21 pieds.

Résidenee de l'horticulteur.—Bâtiment en bois à deux étages, 32 x 35 pieds, sur fondation en pierre, ayant une cuisine, en arrière, de 25 x 10 pieds.

Logement d'ouvriers.—Maison en bois ayant un étage et demi, de 27 x 21 pieds, sur fondation en pierre, ayant une cuisine de 14 x 10 pieds, en arrière.

Granges et écuries.—Ces bâtiments seront en bois et se composeront d'un corps principal de 111 sur 50 pieds, ayant 40 pieds de hauteur, sur une fondation en

pierre de 12 pieds ; et d'une aile de 65 x 32 pieds ayant 32 pieds de hauteur. Le sous-sol est disposé de manière à loger des bestiaux et des chevaux ; le rez-de-chaussée servira de fenil, etc.

MacLeod.—Les écuries à l'usage de la police, et pour la construction desquels un contrat a été passé en novembre 1888, ont été terminés.

Le bâtiment se compose d'un corps principal de 131 pieds 6 pouces sur 29 pieds 6 pouces, contenant 51 stalles et une sellerie de 40 x 14 pieds y attenant. Au dessus du corps principal se trouve un fenil.

Qu'Appelle.—Ecole d'industrie.—L'école des filles, la boulangerie et la boutique des charpentiers sont terminées.

Régina.—Un appareil de chauffage à air chaud avec tous les tuyaux de distribution, a été installé dans le sous-sol du palais de justice.

Le 14 mai 1889 un contrat a été passé pour la construction d'une école industrielle, à White Farm, près de Régina, et les travaux sont maintenant en voie d'exécution. L'édifice aura la forme d'un T, et se composera d'un corps principal de 180 x 37 pieds et d'une aile, en arrière, de 75 x 37 pieds.

Le 19 mars 1889, un contrat a été passé pour la construction d'une nouvelle résidence pour le lieutenant gouverneur. L'édifice sera construit en briques sur fondation en pierres, et les cloisons, les planchers et la toiture seront en bois ; l'édifice se composera d'un corps principal de 64 pieds 6 pouces sur 55 pieds, et d'un autre bâtiment pour les domestiques, les bureaux, et les chambres à coucher, de 56 x 42 pieds.

Le 3 novembre 1888 un contrat a été passé pour la construction d'un manège devant remplacer celui détruit par l'incendie ; les travaux sont maintenant en voie d'exécution. L'édifice sera construit en bois, et il mesurera 125 x 210 pieds à l'exclusion des portes cochères.

Annexe n° 2, pages 39 et 42.

PROVINCE DE LA COLOMBIE BRITANNIQUE.

ÉDIFICES PUBLICS.

Dépenses dans le cours de l'exercice, $17.099.08.

Kamloops.—Le 4 juin 1889, un contrat a été passé pour la construction de trois bâtiments en bois sur fondation en pierre pour l'école industrielle des Sauvages, savoir :

Edifice du centre.—Ce bâtiment se composera d'un corps principal de 31 × 34 pieds, et d'une annexe de 25×18 pieds ; au rez-de-chaussée il y aura un réfectoire, un salon pour le surintendant, un bureau, une cuisine et un passage ; au premier étage, deux classes, une infirmerie, une chambre a coucher pour le surintendant et des cabinets d'aisance.

Edifice des jeunes garçons.—Ce bâtiment mesurera 40 pieds 9 pouces sur 33 pieds 6 pouces et contiendra, au rez-de-chaussée, une salle de récréation, un dortoir, un atelier de tailleur, une pièce pour l'instituteur, un lavoir, deux salles de bains, et un passage ; et, au premier étage, il y aura deux dortoirs, une chambre à coucher pour l'instituteur, une chambre de réserve, un passage et des cabinets d'aisance.

Division des petites filles.—Ce bâtiment mesurera 30 pieds 6 pouces sur 22 pieds, et contiendra au rez-de-chaussée, une buanderie, une salle à repasser et un séchoir; et, au premier étage se trouveront deux dortoirs, une chambre pour servantes et des cabinets d'aisance.

KUPER.—Un contrat a été passé le 27 mai 1889, pour la construction d'édifices destinés à l'école industrielle des Sauvages, semblable à celle décrite plus haut pour *Kamloops.*

NEW-WESTMINISTER—Pénitencier.—Le 23 avril 1889, un contrat a été passé pour la construction de deux bâtiments en bois sur fondation en pierre, devant servir de résidence au préfet du pénitencier. Cet édifice se composera d'un corps principal de 55×48 pieds, et d'une aile de 30 pieds 6 pouces sur 20 pieds, contenant, au rez-de-chaussée, un salon, une salle à manger, une bibliothèque. une chambre à coucher, un passage, une cuisine, un lavoir, une dépense et une serre; et au premier étage, sept chambres à coucher, une salle de bains et un passage.

Le logement pour les fonctionnaires célibataires, dont j'ai parlé dans mon rapport de l'année dernière a été terminé; on y a aussi installé les grilles, les poêles etc. Une étable a été construite par les prisoniers. Les tuyaux à gaz ont été posés sur le terrain, des poteaux en fer à réverbère ont été mis en place et plusieurs lumières supplémentaires ont été distribuées dans le corps principal. Diverses modifications et améliorations ont été faites dans d'autres parties des édifices.

VANCOUVER.—On a fait l'acquisition pour la construction d'un bureau de poste, etc., d'un emplacement à l'encoignure des rues Pender et Granville, mesurant 130 pieds de front sur une rue et 75 sur une autre; on est à préparer les plans et devis.

DES RÉPARATIONS, DES MODIFICATIONS et DES AMÉLIORATIONS ont été faites au bureau de poste de NANAIMO, à l'édifice public de NEW-WESTMINSTER et à la douane et au bureau de poste de *Victoria.*

Annexe n° 2, pages 42-43.

PORTS ET RIVIÈRES.

Les dépenses faites dans le cours de l'exercice se sont élevées à $60,849.80.

PORTAGE DE BIGG.—Le chenal ouvert en 1887, à travers la langue de terre connue sous le nom de Portage de Bigg a été élargi et creusé, et par suite son utilité a grandi.

RIVIÈRE COLUMBIA.—Pour améliorer la navigation de cette rivière, un chenal a été creusé a travers les bancs aux saumons, immédiatement en aval du lac inférieur; des barrages en pierre et en fascines ont été construits là où c'était nécessaire; et des éperons ont été construits aux endroits les plus larges et les moins profonds et aux courbes afin de resserrer l'eau et de créer un courant. Plusieurs chicots et autres obstacles ont été enlevés.

LA COQUITLAM.—Les encombrements provenant des accumulations d'arbres et de morceaux de bois à la dérive, ont fait déborder la rivière, et les terres ont été par suite submergées. Ces obstacles ont été enlevés avec des résultats satisfaisants.

BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT.—L'appareil de la lumière électrique a été terminé; on a fait l'acquisition d'un tour et de forets pour les réparations, et on a remplacé la pompe d'égout par une pompe centrifuge. On a construit de nouvelles

latrines ainsi que des postes convenables pour les pompes à incendie; d'autres travaux nécessaires ont été exécutés.

Le bassin a été occupé tout le temps. Deux vaisseaux de guerre de Sa Majesté le *Cormorant* et *l'Icarus*, le vaisseau auxiliaire "Margarita" faisant le service des phares des Etats-Unis, un bâtiment, trois barques, une goëlette et dix vapeurs sont entrés dans le bassin et ont été radoubés.

La Fraser.—L'amélioration de la navigation de cette importante rivière par la construction de barrages pour diriger le courant vers le chenal principal s'est continuée et a produit d'excellents résultats. Le chenal du nord a été ainsi redressé et creusé, et on espère obtenir une profondeur d'eau de 19 pieds, à eau basse à travers toutes les battures, sans aucune discontinuité. Le bateau-chèvre *Samson* a enlevé un grand nombre de chicots et d'obstacles de la rivière.

La Rivière Harrison.—Un certain nombre de pilotis-balises ont été plantés pour aider aux bâtiments à passer l'ouverture du pont du chemin de fer.

Rocher Nicol—Port de Nanaïmo.—L'enlèvement de ce rocher, qui était une source de dangers pour la navigation, fut commencé en 1887; depuis cette époque les travaux se sont continués avec vigueur. A venir jusqu'au 30 juin dernier, plus des deux tiers de l'étendue du rocher, en dedans de la ligne de contour de 16 pieds d'eau, avait été brisé et 1,800 tonnes de matières avaient été enlevées.

La Nicomekel.—Une petite somme a été employée à enlever des chicots et à faire d'autres travaux à l'est du chemin "Clover-Valley," permettant ainsi aux petits bateaux et aux chalands d'arriver tout près de la Prairie de Langley.

La Serpentine.—La tranchée qui a été pratiquée en 1887-88, et dont parle mon rapport de l'année dernière, a été élargie du double de ce qu'elle était autrefois et a produit d'excellents résultats.

La Somas.—Dans le cours du dernier exercice 47 chicots ont été enlevés du chenal de la rivière, et bon nombre d'arbres qui surplombaient ont été abattus entre l'embouchure et le débarcadère, ce qui a donné beaucoup plus de facilités à la navigation; et ce qui restait de la digue de l'ancien moulin près du lac de Sproat, et faisait submerger les terres avoisinantes, a été enlevé.

Port de Victoria.—L'entrée du port est très étroite, offrant un angle aigu, une fois qu'on a dépassé le phare, ce qui est causé par une batture s'étendant de "Shoal Point." Dans le cours de l'exercice on commença les opérations sur cette batture formée de cailloux compacts, en employant d'abord la dynamite; on se servit ensuite d'un râteau très pesant, après quoi le dragueur *Pacific* put travailler à l'aise à cet endroit.

Les travaux exécutés ont eu pour conséquence de creuser et de redresser le chenal, et bientôt la bouée rouge qui marque le côté droit du chenal, en entrant, sera déplacée; et il y aura alors un chenal de 300 pieds de largeur, offrant une courbe facile et une ligne presque droite à partir du phare jusqu'aux quais qui bordent la ville, ayant une profondeur de pas moins de 14 pieds à l'eau basse des grandes mers, qui ont une variation de 10 pieds; il y a à l'entrée du port une profondeur de 21 pieds à l'eau haute des petites marées, de 23 pieds aux marées ordinaires, et de 24 pieds aux marées extraordinaires du mois de décembre.

Annexe n° 5, pages 107-111 et page 118.

DRAGAGE.

On trouvera à l'annexe n° 5, pages 112-123, un rapport des opérations des différents dragueurs appartenant à ce département.

MÉCANICIENS, CHAUFFEURS ET GARDIENS.

On trouvera à l'annexe n° 3, pages 46, 47, 48, une liste des différents ingénieurs dans les divers édifices publics du Canada, avec leurs salaires.

ÉDIFICES FÉDÉRAUX.

Les différentes sommes payées pour l'éclairage, le chauffage et l'approvisionnement d'eau des différents édifices publics, sont indiquées à l'annexe n° 1, pages 10, 13.

ÉDIFICES PUBLICS, OTTAWA.

Les services du chauffage, de l'éclairage à la lumière électrique et au gaz, de l'eau, et des sonneries des différents édifices publics à Ottawa, ont été bien entretenus, ces services n'ayant nécessité en général, que les frais ordinaires d'entretien. Annexe n° 4, pages 51, 52.

OPÉRATIONS GÉODÉSIQUES ET EXAMENS.

Pendant l'exercice, des relèvements géodésiques et des examens ont été faits à 99 endroits dont on trouvera la liste à l'annexe 5, page 111.

GLISSOIRES ET ESTACADES.

RÉGION DU SAGUENAY.

La glissoire et les estacades destinées à faciliter le flottage du bois depuis le lac Saint-Jean jusqu'à la rivière Saguenay, sont situées sur la Petite-Décharge, qui est la plus petite des deux issues par lesquelles le lac se déverse dans la rivière. La glissoire a 5,840 pieds de longueur, et les estacades 1,344 pieds.

Le barrage n° 3 a été reconstruit et la pile d'ancrage, à la tête de la glissoire, a été prolongée de 91 pieds. L'estacade principale, et la maison du gardien de la glissoire, ont été reparées. Annexe n° 3, page 137.

RÉGION DU SAINT-MAURICE

Les travaux du Saint-Maurice sont situés à sept stations, entre l'embouchure de la rivière et les chutes de la Tuque, distance de 100 milles ; il y a aussi deux stations sur la rivière Vermillon, tributaire du Saint-Maurice.

Bien que le niveau de la rivière soit resté élevé plus longtemps que d'habitude, les travaux n'en ont pas souffert considérablement ; une équipe considérable d'hommes ayant été tenue constamment sur pied. Le nombre de billots descendus par la rivière est à peu près le même que celui de l'année dernière. Les réparations nécessaires ordinaires ont été faites aux différentes stations.

Annexe n° 9, pages 141, 142.

RÉGION DE L'OUTAOUAIS.

Cette région embrasse la rivière des Outaouais et ses tributaires, les rivières Gatineau, Madawaska, Coulonge, Noire, Pétéwawa et Du-Moine. Il y a en tout quatre-vingt-trois stations, et les ouvrages destinés à faciliter le flottage du bois se résument comme suit : environ un mille de canaux, plus de trois milles de glissoires, près de 13 milles d'estacades et plus de 17 milles pieds linéaires de barrages, avec empellements, jetées, piles de dérivation, etc., en proportion.

Dans le cours de l'été 1888, les eaux de la rivière principale et de ses tributaires, bien que basses, ont été suffisantes pour la descente du bois, mais, un peu plus tard, une certaine partie du bois échoua et dut être abandonnée jusqu'à ce que l'eau montât . En tout, 127,923 pièces de bois carré, et 3,725,386 billots sont descendus produisant un revenu de $84,709.39.

On trouvera à l'annexe n° 10, pages 145, 149 une description des travaux exécutés aux différentes stations.

RÉGION DE NEWCASTLE.

Les ouvrages, dans cette région, sont de deux classes : ceux en rapport avec la navigation, qui sont sous le contrôle du ministère des chemins de fer et canaux, et ceux construits pour faciliter le flottage du bois sur la rivière Trent et ses tributaires, et qui sont sous le contrôle du ministère des travaux publics.

Dans le cours de l'été 1888-89 l'eau s'est maintenue à son niveau ordinaire. Cependant elle était basse au printemps, mais grâce aux soins qu'on a pris de l'eau dans les réservoirs et avec l'aide des pluies abondantes des mois de mai et juin, les marchands de bois n'ont éprouvé que peu de difficultés à descendre leur bois.

On trouvera à l'annexe n° 11, pages 153-154, une description des travaux exécutés aux différentes stations.

PERSONNEL EMPLOYÉ AUX GLISSOIRES ET ESTACADES.

L'annexe n° 12, pages 156-158, contient une liste du personnel employé aux différentes glissoires et estacades, avec la date de la nomination, le salaire, etc., de chaque employé.

PONTS.

Pont de Battleford.—Les entrepreneurs n'ont fait rien autre chose que de préparer leurs matériaux.

Pont des Chaudières.—Le pont suspendu des Chaudières ne répondant plus aux besoins du trafic, un contrat a été passé au mois de novembre 1888, pour la construction d'un pont en fer à travées en acier de 236 pieds de longueur sur 45 pieds de largeur d'une extrémité à l'autre, donnant un passage de 30 pieds pour les voitures et deux trottoirs de cinq pieds de chaque côté.

A l'expiration de l'exercice, les entrepreneurs étaient occupés à exécuter les travaux préparatoires, et à mettre les matériaux sur les lieux pour la nouvelle construction.

Pont du Portage du Fort.—La partie supérieure du pont jetée sur une branche de l'Outaouais, au village du Portage du Fort, a été entièrement renouvelée.

TÉLÉGRAPHES.

Les différentes lignes que possède et exploite l'Etat et les autres lignes en son nom, ont été entretenues en bon état pendant l'année.

La ligne de Meat-Cove a été de nouveau renouvelée et un embranchement de 5 milles a été construit à partir de la ligne Mabou-Chéticamp jusqu'à Margarie Nord-est. La ligne sur la rive Nord du Saint-Laurent a été prolongée depuis la rivière aux Bouleaux jusqu'à Sheldrake et les câbles du système de la Grosse-Ile ont été enlevés et remplacés par de plus gros. Au mois d'août 1888 la Pointe Pelée a été reliée à l'Ile Pelée, lac Erié, au moyen d'un câble de 8⅜ milles de longueur et un raccordement a été fait avec Leamington, la ligne étant munie de téléphones. Deux petits câbles ont été posés pour relier les Iles Wolfe et Howe avec Kingston au moyen du téléphone. Le renouvellement des poteaux de la ligne de Qu'Appelle à Humboldt a été terminé ; il en est de même de la ligne de Prince-Albert ; une ligne de contour a été construite jusqu'à Batoche. Le gouvernement a pris le contrôle de la ligne entre la Traverse de Clark et Saskatoon dont la longueur est de 14 milles, et elle fait partie maintenant du système des Territoires du Nord-Ouest. Une ligne téléphonique a été établie entre les casernes de la police à cheval et les bureaux du Gouvernement à Banff. On est à construire le long de la côte sud de l'île de Vancouver une ligne de Victoria au Cap Beale, distance d'environ 115 milles.

On trouvera au rapport du surintendant des lignes télégraphiques de l'Etat, les détails complets avec les tableaux donnant les distances, les noms des télégraphistes et leurs appointements. (Annexe 13, pages 161–180.)

CHENAL DE LA NAVIGATION ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC.

Les commissaires du havre de Montréal ont continué le creusage du chenal à 27½ pieds entre Montréal et Québec jusqu'au 31 décembre 1888 ; après cette date mon département a pris le contrôle des travaux et les a exécutés.

On trouvera à l'annexe n° 6, pages 127–130 les détails concernant les travaux exécutés à compter du 1er juillet jusqu'au 31 décembre 1888.

AMÉLIORATIONS DU PORT DE QUÉBEC.

A l'annexe n° 7, page 133, on trouvera le rapport des commissaires sur les travaux sous leur direction.

OUVERTURE ET CLOTURE DE LA NAVIGATION.

L'annexe n° 14, pages 183 et 184 contient un état indiquant les dates de la clôture de la navigation en 1888 et de l'ouverture en 1889, aux principaux ports du Canada, et une liste des ports qui sont toujours ouverts.

GALERIE NATIONALE DES BEAUX-ARTS.

La galerie a fait des acquisitions dans le cours de l'année et le curateur dit dans son rapport que le nombre des visiteurs va toujours en augmentant. (Annexe n° 17, page 203.)

CONTRATS, PROPRIÉTÉS ACHETÉES, ETC.

A l'annexe n° 15, pages 187–195, on trouvera des états indiquant les contrats passés par le ministère, les propriétés achetées et les propriétés louées par le ministère pendant l'exercice.

ACTES CONCERNANT LES TRAVAUX PUBLICS.

L'annexe n° 16, page 199, contient une liste de quelques-uns des Actes publics du parlement du Canada, passés pendant la session de 1889, et se rapportant au ministère des travaux publics ou aux travaux dont il a la direction.

ADMINISTRATEURS DU DÉPARTEMENT.

L'annexe n° 18, pages 18, contient une liste des membres, commissaires et sous-commissaires de la commission des travaux de la province du Canada, depuis 1841 jusqu'à 1867; ainsi que des ministres, sous-ministres, secrétaires, ingénieurs en chef et architectes en chef du ministère des travaux publics, depuis la confédération jusqu'au 30 juin 1889.

CORRESPONDANCE OFFICIELLE.

L'annexe n° 19, page 20, contient un résumé de la correspondance officielle du ministère depuis 1867 jusqu'au 30 juin 1889.

BASSINS DE RADOUB.

Il y a présentement trois bassins de radoub prêts à recevoir les bâtiments de haute mer, savoir: à Halifax, N.-E., Lévis, P.Q., et Esquimalt, C.-B.; et l'on est à construire le quatrième pour les vaisseaux qui naviguent sur les lacs, à Kingston, Ontario. Leurs dimensions sont comme suit :

HALIFAX :

	Pieds.
Longueur	585
Largeur au sommet	102
do au fond	72
do à l'entrée	95¼
Profondeur d'eau sur le seuil pendant les marées ordinaires	30

(Les grandes mers montent de 6 pieds et les petites de 3.)

LÉVIS :

Longueur	495
Largeur au sommet	100
do au fond	73
do à l'entrée	62
Profondeur d'eau sur le seuil pendant les grandes marées ordinaires	25½
Profondeur d'eau dans le bassin aux petites marées ordinaires	20½

ESQUIMALT :

Longueur	430
Largeur au fond	41
do au sommet	90
do à l'entrée	65
Profondeur d'eau sur le seuil pendant les grandes marées ordinaires	26½

(Les grandes mers montent de 7 à 10 pieds et les petites de 5 à 8).

KINGSTON :

Lorsque ce bassin sera terminé il aura les dimensions suivantes :

Longueur	280
Largeur	40
do au sommet	72
Hauteur entre le fond et le sommet	26
Profondeur d'eau sur le seuil à l'eau basse	15½
Largeur de l'entrée	48

INGÉNIEURS ET LEURS ASSISTANTS.

L'annexe n° 19 contient le record revisé des ingénieurs et sous-ingénieurs employés sur les travaux publics du Canada. à compter de 1779 à 1890.

PERCEPTION DES DROITS DE GLISSOIRES ET D'ESTACADES.

L'annexe n° 21, pages 250-251, contient un état des sommes dues pour droits de glissoires et d'estacades dans le district d'Ottawa, le 1er décembre 1889, et aussi les sommes dues par des insolvables et qui ne peuvent être recouvrées.

HECTOR L. LANGEVIN,

Ministre des Travaux Publics.

OTTAWA, 15 janvier 1890.

ANNEXES.

ANNEXE N° 1.

ÉTAT DE LA DÉPENSE

PENDANT L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1889,

PAR

O. DIONNE, COMPTABLE.

(Renvoi n° 104,040.)

ANNEXE No. 1.

ETAT indiquant le montant dépensé par le ministère des Travaux Publics du Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
EN GÉNÉRAL			11,331 33	11,331 33
Nouvelle-Écosse.				
Amherst, bureau de poste, etc	176 05	187 72		363 77
Annapolis do	4,134 69			4,134 69
Antigonish do	641 85	203 28		845 13
Arichat do		48 55		48 55
Baddeck do		278 53		278 53
Halifax, édifice fédéral	788 78	100 00		888 78
do entrepôt de vérification	691 66	1,000 00		1,691 66
do bureau d'immigration		257 29		257 29
do pénitencier		0 24		0 24
do station de quarantaine		1,268 31		1,268 31
Nappan, station agronomique	11,218 44			11,218 44
New-Glasgow, bureau de poste, etc	150 00	401 00		551 00
Sydney (nord) do	576 97	130 27		707 24
Pictou, hôpital de marine	187 50			187 50
do bureau de poste, etc		258 80		258 80
Sydney (sud), bureau de poste, etc	1,589 92			1,589 92
Truro, bureau de poste, etc		34 58		34 58
Windsor do		20 00		20 00
Yarmouth do	607 00	483 64		1,090 64
Ile du Prince-Edouard.				
Charlottetown, édifice fédéral (nouveau)	1,267 32	119 00		1,386 32
Montague, bureau de poste, etc	21 10	135 31		156 41
Summerside do	233 25	36 19		269 44
Nouveau-Brunswick.				
Bathurst, bureau de poste, etc	1,998 44			1,998 44
Carleton (Saint-Jean), bureau de poste		73 33		73 33
Chatham, bureau de poste		118 98		118 98
Dalhousie, bureau de poste, etc	6,051 55			6,051 55
Dorchester, pénitencier	42 74	500 00		542 74
Frédéricton, bureau de poste, etc		1,132 17		1,132 17
Kingston, hôpital de marine		1 80		1 80
Moncton, bureau de poste, etc		477 03		477 03
Newcastle do	57 50	87 90		145 40
Portland (Saint-Jean), bureau de poste		133 96		133 96
Saint-André, caisse d'épargne		22 50		22 50
Saint-Jean, douane	2,267 04	1,107 44		3,374 48
do hôpital de marine	681 32	454 90		1,136 22
do pénitencier		17 21		17 21
do bureau de poste	329 56	480 14		809 70
do caisse d'épargne	262 11	99 18		361 29
St. Stephen, bureau de poste, etc		11 80		11 80
Sussex do		213 00		213 00
Woodstock do	3,052 00	5 70		3,057 70
A reporter	37,026 79	9,899 75	11,331 33	58,257 87

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	37,026 79	9,899 75	11,331 33	58,257 87
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*				
Québec.				
Aylmer, bureau de poste, etc	9,963 08			9,963 08
Chicoutimi, hôpital de marine		1,282 09		1,282 09
Coaticook, bureau de poste, etc	23,522 57			23,522 57
Grosse-Ile, station de quarantaine	2,230 13			2,230 13
Hull, bureau de poste, etc., (nouveau)	930 72	3 85		934 57
Joliette, bureau de poste, etc	13,803 06			13,803 06
Lachine do	2,108 40			2,108 40
Montréal, salles d'armes	28,671 66			28,671 66
do bureau des examinateurs du service civil		154 00		154 00
do douane	5,111 90	4,724 85		9,836 75
do salle d'exercice	18,365 48	108 85		18,474 33
do entrepôt de vérification	521 55	442 47		964 02
do édifice du revenu de l'intérieur	696 00	494 21		1,190 21
do bureau de poste	5,953 49	9,780 36		15,733 85
do do —lumière électrique			719 92	719 92
Québec, édifices de la citadelle		3,614 29		3,614 29
do "rocher" do	1,279 64			1,279 64
do bureau du commis des travaux		665 09		665 09
do bureau des inspecteurs-mesureurs de bois		143 66		143 66
do douane (ancienne)		20 00		20 00
do do	3,256 49	24 10		3,280 59
do salle d'exercices	1,964 26			1,964 26
do entrepôt de vérification	739 38	45 60		784 98
do bâtiment des immigrants	7,693 56			7,693 56
do hôpital de marine		2,959 34		2,959 34
do observatoire	340 46			340 46
do ancien édifice du parlement		398 01		398 01
do do do terrain	76,296 22			76,296 22
do bureau de poste		3,363 28		3,363 28
do bâtiments du quai de la reine	1,454 05	219 30		1,673 35
Rivière-du-Loup (Fraserville), bureau de poste	3,570 65			3,570 65
Sherbrooke, bureau de poste, etc	594 18	42 50		636 68
Sorel, bureau de poste, etc	839 23	66 55		905 78
Saint-Hyacinthe, bureau de poste, etc	4,250 23			4,250 23
Saint-Jérôme do	10,471 44			10,471 44
Saint-Jean do		364 60		364 60
Saint-Régis, douane		290 00		290 00
Saint-Vincent-de-Paul, pénitencier	33,864 19			33,864 19
Trois-Rivières, douane	885 81	251 44		1,137 25
do bureau de poste	422 52	155 20		577 72
Ontario.				
Almonte, bureau de poste, etc	6,666 98			6,666 98
Amherstburg, bureau de poste, etc		46 15		46 15
Barrie do	2,762 41			2,762 41
Belleville do	637 04	52 75		689 79
Berlin do		90 62		90 62
Brampton do	10,527 17			10,527 17
Brantford do	229 02	109 23		338 25
Brockville do	23 75	67 45		91 20
Cayuga do	9,140 90			9,140 90
Chatham do	245 37	276 71		522 08
Clifton do		13 78		13 78
Cobourg do	5,750 34	15 00		5,765 34
Cornwall do		178 06		178 06
A reporter	332,810 12	40,363 14	12,051 25	385,224 51

ANNEXE N° 1.—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	332,810 12	40,363 14	12,051 25	385,224 51
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*				
Ontario—Suite.				
Dundas, bureau de poste, etc		500 00		500 00
Galt do		204 90		204 90
Gananoque do	7,195 95			7,195 95
Goderich do	6,599 88			6,599 88
Guelph do	1,932 46	21 22		1,953 68
Hamilton, douane		72 00		72 00
do salle d'exercices	23,633 44			23,633 44
do bureau de poste	557 34	525 81		1,083 15
Kingston, bureau des examinateurs du service civil		18 45		18 45
do douane	1,493 91	724 57		2,218 48
do collége militaire		38 00		38 00
do pénitencier	22,244 87			22,244 87
do bureau de poste		331 78		331 78
Lindsay do	14,599 19			14,599 19
London, douane	11,796 09	16 40		11,812 49
do école d'infanterie	11,560 63	70 00		11,630 63
do bureau de poste, etc	330 19	416 31		746 50
Napanee do	24,315 55			24,315 55
Orangeville do	30 76	25 06		55 82
Ottawa, entrepôt de vérification		850 00		850 00
do station agronomique	64,650 33			64,650 33
do musée géologique		390 75		390 75
do do gaz			699 40	699 40
do galerie nationale des arts			1,000 97	1,000 97
do bureau de poste, etc	832 50	165 40		997 90
do do gaz			1,770 40	1,770 40
do bureau d'imprimerie	122,534 86			122,534 86
do do gaz			1,318 10	1,318 10
do do chauffage			981 36	981 36
do do (temporaire)		587 50		587 50
do édifices publics		118,372 10		118,372 10
do do gaz			15,777 88	15,777 88
do do terrains			8,293 55	8,293 55
do do chauffage			61,177 83	61,177 83
do do parc du Major			7,550 61	7,550 61
do do renouveler un toit en appentis	5,920 00			
do do aérage	800 00			
do do abats-jour	771 25			7,640 25
do do maison de pompe	149 00			
do do enlèvement de la neige			991 73	991 73
do do service de téléphone			2,844 02	2,844 02
do do eau			13,728 60	13,728 60
do do de la rue Wellington	132,151 27			132,151 27
do cour suprême		50 50		50 50
do salle Victoria	1,000 00	3,848 19		4,848 19
Pembroke, bureau de poste, etc	9,094 31			9,094 31
Peterborough do	2,204 56	22 35		2,226 91
Port-Arthur, douane		194 00		194 00
do bureau du revenu de l'intérieur		199 82		199 82
Port-Colborne, bureau de poste, etc		180 25		180 25
Port-Hope do	21 50	156 25		177 75
Prescott do	8,027 00			8,027 00
Rideau Hall		31,518 31		31,518 31
do gaz—réverbères de New-Edinburgh			300 00	300 00
do allocation pour combustible et éclairage			8,000 00	8,000 00
do enlèvement de la neige			617 00	617 00
A reporter	807,256 96	199,863 06	137,102 70	1,144,222 72

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations	Personnel et entretien.	Total
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	807,256 96	199,863 06	137,102 70	1,144,222 72
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*				
Ontario—Fin.				
Sainte-Catherine, bureau de poste, etc	526 39	1 00		527 39
Saint-Thomas do	904 16			904 16
Stratford do		153 00		153 00
Strathroy do	2,611 93			2,611 93
Toronto, bureaux des examinateurs du service civil		105 47		105 47
do douane	1,561 41	17 18		1,578 59
do entrepôt de vérification	4,115 84	690 08		4,805 92
do station des immigrants	14 66	293 46		308 12
do bureau du revenu de l'intérieur		24 25		24 25
do bureau de poste	4,307 72	509 61		4,817 33
Trenton do etc	18,640 45			18,640 45
Windsor do	1,508 29	7 65		1,515 94
Manitoba.				
Brandon, station agronomique	4,202 78			4,202 78
do bâtiments des immigrants	153 40	116 00		269 40
do bureau de poste	6,722 00			6,722 00
Montagne-de-Pierre, pénitencier	53,435 84			53,435 84
Saint-Paul, école industrielle	9,222 10			9,222 10
Winnipeg, bureau de l'architecte		1,592 56		1,592 56
do douane		122 35		122 35
do bureau des terres fédérales		1,141 42		1,141 42
do entrepôt de vérification		809 49		809 49
do bâtiments des immigrants	47 16	590 00		637 16
do bureau de poste		335 03		335 03
Territoires du Nord-Ouest.				
Banff, casernes de la police à cheval	380 35			380 35
Battleford, bureau des terres et d'enregistrement	1,999 64			1,999 64
do casernes de la police à cheval	8,509 32			8,509 32
Big Bend do do	411 12			411 12
Calgary, bureau du commis des travaux		98 85		98 85
do palais de justice, prison, bureau d'enreg., etc.	10,258 90			10,258 90
do douane		81 50		81 50
do bureau des mines		393 03		393 03
do casernes de la police à cheval	25,856 02			25,856 02
Fort-McLeod, douane		380 80		380 80
do do et magasin	2,013 11			2,013 11
do casernes de la police à cheval	8,906 03			8,906 03
Fort-Saskatchewan do	200 00			200 00
Indian-Head, station agronomique	14,337 50			14,337 50
Kipp, casernes de la police à cheval	979 93			979 93
Lethbridge do	4,543 31			4,543 31
Maple-Creek do	917 34			917 34
Medicine-Hat do	127 59			127 59
Milk-River do	121 66			121 66
Pendant-d'Oreille do	291 90			291 90
Prince-Albert, palais de justice	3,541 33	227 89		3,769 22
do casernes de la police à cheval	5,658 43			5,658 43
Edifices publics en général		1,443 48		1,443 48
Qu'Appelle, abri des immigrants		10 60		10 60
do école industrielle	11,562 49			11,562 49
Régina, bureau du commis des travaux		886 86		886 86
A reporter	1,015,847 06	209,894 62	137,102 70	1,362,844 38

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	1,015,847 06	209,894 62	137,102 70	1,362,844 38
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*				
Territoires du Nord-Ouest—Fin.				
Régina, chambre du Conseil	.....	578 00	.....	578 00
do palais de justice	333 50	189 81	.....	523 31
do écoles industrielles	4,872 54	.....	.....	4,872 54
do prison et asile des aliénés	1,887 53	169 88	.....	2,057 41
do Résidence du lieut.-gouverneur, (ancienne)	2,549 89	2,594 03	.....	5,143 92
do do (nouvelle)	2,651 54	.....	.....	2,651 54
do casernes de la police à cheval	9,269 52	.....	.....	9,269 52
do bureau de poste	.....	215 85	.....	215 85
do manège	15,301 14	.....	.....	15,301 14
Saint-Albert, casernes de la police à cheval	642 42	.....	.....	642 42
Sainte-Marie do	1,155 83	.....	.....	1,155 83
Montagne de Bois do	1,155 90	.....	.....	1,155 90
Ecriture-sur-pierre do	291 90	.....	.....	291 90
Colombie-Britannique.				
Agassiz, station agronomique	72 05	.....	.....	72 05
Kamloops, école industrielle	65 66	.....	.....	65 66
Ile Kuper do	3,055 59	.....	.....	3,055 59
Nanaïmo, bureau de poste, etc	.....	72 12	.....	72 12
New-Westminister, pénitencier	8,041 55	.....	.....	8,041 55
do bureau de poste	.....	295 74	.....	295 74
Vancouver, bureau de poste, etc	4,154 36	.....	.....	4,154 36
Victoria, douane	.....	121 55	.....	121 55
do bureau de poste	.....	1,220 46	.....	1,220 46
Angleterre.				
Maison du haut-commissaire à Londres	964 57	.....	.....	964 57
A reporter	1,072,312 55	215,352 06	137,102 70	1,424,767 31

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	1,072,312 55	215,352 06	137,102 70	1,424,767 31

DÉPENSES POUR LES SERVICES SUIVANTS.	Salaires des mécaniciens, etc.	Approv. pour les mécaniciens, etc	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Total.
Nouvelle-Ecosse.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Amherst, bureau de poste	433 33	26 61	479 04	132 55	.....	1,071 53
Antigonish do	45 00	.....	67 50	.....	.....	112 50
Arichat do	15 00	.....	95 00	.....	.....	110 00
Baddeck do	200 00	.....	98 00	25 64	.....	323 64
Halifax, édifice fédéral	2,196 96	32 32	635 10	1,968 28	650 00	5,482 66
do entrepôt de vérific.	500 00	.....	4 80	19 00	284 85	808 65
do pénitencier	112 50	.....	18 60	8 40	.....	139 50
New-Glasgow, bur.d.poste	399 99	45 00	151 00	235 09	133 33	964 41
Sydney-Nord do	433 31	.....	185 00	.....	.....	618 31
Pictou, douane	400 00	0 70	149 33	.....	.....	550 03
do hôpital de marine	.....	.....	61 72	.....	.....	61 72
Truro, bureau de poste	399 99	7 26	194 50	223 47	15 00	840 22
Windsor do	400 00	.....	226 68	105 30	50 00	781 98
Yarmouth, bur. de p., etc.	400 00	2 49	200 00	535 36	72 00	1,209 85
Ile du Prince-Edouard.						
Charlottetown, édifice fédéral	1,579 96	110 19	551 78	1,623 18	27 00	3,892 11
Montague, bur. de poste	120 00	.....	74 87	11 67	.....	206 54
Summerside do	400 00	12 94	297 91	52 30	.....	763 15
Nouveau-Brunswick.						
Bathurst, bur.de poste, etc.	400 00	4 80	401 01	24 96	.....	830 77
Carleton (St-Jean), bureau de poste, etc	.....	.....	.....	150 00	20 00	170 00
Chatham, bur.de poste, etc	.....	.....	149 03	64 90	.....	213 93
Frédéricton do	400 00	8 35	393 57	456 12	33 00	1,291 04
Moncton, bur. de poste	400 00	18 09	265 93	706 31	134 00	1,524 33
Newcastle do	400 00	59 48	424 49	214 20	.....	1,098 17
Portland do	.....	.....	30 44	15 21	.....	45 65
Saint-Jean, douane	1,715 80	45 78	1,905 19	165 97	457 87	4,290 61
do hôpital de mar.	.....	.....	507 33	312 60	30 58	850 51
do pénitencier	412 50	.....	49 60	6 25	.....	468 35
do bur. de poste	1,195 85	3 26	606 93	1,973 79	351 13	4,130 96
do caisse d'épargne	.....	.....	231 25	94 45	70 00	395 70
St-Stephen, bur.de p., etc.	400 00	15 32	81 00	501 90	51 75	1,049 97
Sussex do	400 00	2 01	221 57	20 20	.....	643 78
Woodstock do	400 00	8 40	255 17	42 00	34 00	739 57
Québec.						
Hull, bureau de poste	200 00	.....	284 21	36 80	89 00	610 01
Montréal, arsenaux	225 00	.....	.....	.....	.....	225 00
do douane	930 00	.....	1,233 43	572 65	375 35	3,111 43
do salle d'exercices	323 75	.....	.....	.....	.....	323 75
do entrepôt de vérification	1,257 42	.....	1,903 20	462 04	450 00	4,072 66
do bureau du revenu de l'intér.	730 00	.....	335 51	151 85	96 90	1,314 26
A reporter	17,826 36	403 00	12,769 69	10,912 44	3,425 76	45,337 25 .....

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	1,072,312 55	215,352 06	137,102 70	1,424 767 31

Dépenses pour les services suivants—*Suite.*	Salaires des mécaniciens, etc.	Approv. pour les mécaniciens, etc	Chauffage	Eclairage.	Eau.	Total.
Québec—Fin.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	17,826 36	403 00	12,769 69	10,912 44	3,425 76	45,337 25
Montréal, bureau de poste de la rue Saint-Jacques	1,195 00	0 60	1,231 27	3,451 07	1,639 45	7,517 39
Montréal, bureau de poste de la rue Notre-Dame	.....	.....	.....	0 45	.....	0 45
Montréal, bureau de poste de la rue Ste-Catherine	.....	.....	.....	2 85	8 00	10 85
Montréal, bureau de poste de la rue Saint-Laurent	.....	.....	.....	2 05	.....	2 05
Québec, citadelle	22 25	.....	166 50	264 78	.....	453 53
do bureau des insp.-mesur. du bois	540 00	.....	.....	.....	.....	540 00
do douane	300 00	9 85	937 65	27 68	30 00	1,305 18
do entrepôt de vérification	1,070 00	25 55	1,026 31	24 00	300 00	2,445 86
do hôpital de la mar	.....	.....	1,375 00	.....	.....	1,375 00
do observatoire	.....	.....	.....	.....	46 00	46 00
do bureau de poste	.....	.....	378 88	609 84	.....	988 72
Sherbrooke, bur. de p., etc.	400 00	21 50	327 50	560 25	50 00	1,359 25
Sorel do	400 00	85 01	338 50	205 50	250 00	1,279 01
Saint-Jean do	350 00	3 23	188 00	22 24	80 00	643 47
Saint-Vincent de Paul, pénitencier	46 00	.....	2,013 22	28 20	.....	2,087 42
Trois-Rivières, douane	816 66	.....	397 10	.....	72 76	1,286 52
do b. de poste	400 00	15 49	223 62	218 50	60 00	917 61
Ontario.						
Amherstburg, bureau de poste, etc	366 67	32 60	279 25	44 40	.....	722 92
Barrie, bur. de poste, etc.	400 00	38 30	316 38	208 20	50 00	1,012 88
Belleville do	600 00	26 35	391 75	518 36	21 75	1,558 21
Berlin do	400 00	9 14	226 62	163 75	5 00	804 51
Brantford do	600 00	7 79	290 14	319 40	.....	1,217 33
Brockville do	400 00	29 56	276 00	597 50	170 00	1,473 06
Chatham do	850 00	8 50	247 65	257 99	.....	1,364 14
Clifton do	400 00	16 95	292 00	38 48	23 76	771 19
Cobourg, revenu de l'intér.	15 00	.....	.....	.....	.....	15 00
do bureau de poste	150 00	.....	.....	101 05	.....	251 05
Cornwall do	365 00	13 65	273 20	418 83	45 00	1,115 68
Dundas do	.....	.....	33 00	49 48	.....	82 48
Galt do	400 00	4 00	223 33	171 60	12 00	810 93
Gananoque, douane	.....	.....	150 00	.....	.....	150 00
do bur. de poste	16 66	.....	42 00	.....	.....	58 66
Guelph do	400 00	16 75	88 93	305 60	37 44	848 72
Hamilton, douane	591 67	12 53	98 75	119 98	.....	822 93
do salle d'exercice	108 00	12 25	92 50	.....	.....	212 75
do bureau de poste	790 03	.....	994 00	1,590 24	3,377 36	6,751 63
Kingston, bureau des péages sur canaux	.....	.....	.....	.....	12 00	12 00
do douane	.....	.....	297 00	116 40	80 80	494 20
A reporter	30,219 30	792 60	25,985 74	21,351 11	9,797 08	88,145 83

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	1,072,312 55	215,352 06	137,102 70	1,424,767 31

DÉPENSES POUR LES SERVICES SUIVANTS—*Suite.*	Salaires des mécaniciens, etc.	Approv. pour les mécaniciens, etc	Chauffage	Eclairage.	Eau.	Total.
Ontario—Fin.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	30,219 30	792 60	25,985 74	21,351 11	9,797 08	88,145 83
Kingston, entrepôt de vér.	.....	.....	.....	.....	3 00	3 00
do revenu de l'intérieur	.....	.....	.....	60 80	31 21	92 01
do collége militaire	1,440 00	.....	.....	.....	.....	1,440 00
do pénitencier	1,100 00	.....	.....	.....	.....	1,100 00
do bureau de poste	.....	1 80	90 00	343 60	52 70	488 10
London, douane	900 00	35 00	1,121 56	190 85	78 80	2,326 21
do bureau de poste	600 00	5 25	582 51	530 75	36 00	1,754 51
Orangeville, bur. de poste	400 00	10 71	163 45	121 38	.....	695 54
Ottawa, station agronom.	.....	.....	191 60	.....	.....	191 60
do gal. nation. des arts	.....	3 25	.....	.....	.....	3 25
do bureau des impres.	.....	.....	.....	2 70	.....	2 70
Peterboro', bureau de poste	400 00	.....	153 68	163 10	98 75	815 53
Port-Colborne, b. de poste	190 00	56 22	148 70	28 39	.....	423 31
Port-Hope do	400 00	15 93	197 00	211 50	.....	824 43
Stratford, b. de poste, etc.	600 00	12 55	302 85	313 20	63 00	1,291 60
Ste-Catherine do	400 00	18 14	325 98	161 45	51 00	956 57
St-Thomas do	400 00	26 89	364 00	412 49	38 82	1,242 20
Toronto, douane	.....	.....	573 23	130 11	261 03	964 37
do entrepôt de vérification	3,956 28	22 98	945 28	30 63	70 00	5,025 17
do bureau du revenu de l'intérieur	646 50	.....	348 36	245 63	148 75	1,389 24
do bureau de poste	1,878 50	.....	722 71	2,302 81	634 10	5,538 12
Windsor, bur. de poste, etc.	1,000 00	12 85	491 25	618 63	145 36	2,268 09
Manitoba.						
Winnipeg, douane	.....	.....	870 50	191 10	45 60	1,107 20
do bureau des terres fédérales	.....	.....	656 40	18 00	.....	674 40
do entrepôt de vérification	.....	.....	408 00	4 20	.....	412 20
do bât. des immigr.	.....	.....	224 40	.....	.....	224 40
do bureau de poste	2,749 75	151 24	2,366 25	828 30	571 60	6,667 14
Territoires du Nord-Ouest.						
Calgary, bureau du commis des travaux	.....	.....	40 00	.....	.....	40 00
do bureau des mines	.....	.....	96 00	.....	.....	96 00
McLeod, douane	.....	.....	151 75	.....	.....	151 75
Prince-Albert, palais de justice, etc	400 00	8 25	183 08	10 60	.....	601 93
Régina, palais de justice	.....	.....	538 60	23 32	19 00	580 92
A reporter	47,680 33	1,173 66	38,242 88	28,294 65	12,145 80	127,537 32

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS—*Fin.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	1,072,312 55	215,352 06	137,102 70	1,424,767 31

DÉPENSES POUR LES SERVICES SUIVANTS—*Fin.*	Salaires des mécaniciens, etc.	Approv. pour les mécaniciens, etc	Chauffage.	Eclairage.	Eau.	Total.
Territoires du N.-O—Suite	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	47,180 33	1,173 66	38,242 58	28,294 65	12,145 80	127,537 32
Régina, Prison et asile des aliénés	.....	.....	88 40	.....	.....	88 40
Régina, Bureau de poste de.	.....	.....	355 45	.....	.....	355 45
Colombie-Britannique.						
Nanaïmo, bureau de poste.	600 00	.....	.....	149 65	33 00	782 65
New-Westminster, bureau de poste	600 00	.....	155 82	122 15	.....	877 97
Victoria, douane	.....	.....	137 50	.....	.....	137 50
do bureau de poste.	.....	.....	230 25	887 30	42 00	1,159 55
ÉDIFICES PUBLICS EN GÉNÉRAL	.....	.....	1,840 61	.....	.....	1,840 61
Totaux	48,880 33	1,173 66	41,050 91	29,453 75	12,220 80	132,779 45

	1,072,312 55	215,352 06	269,882 15	1,557,546 76
HAVRES ET RIVIÈRES.				
Nouvelle-Ecosse.				
Arisaig	149 37	.....	.....	149 37
Barrington, passage de, jetée	2,990 80	.....	.....	2,990 80
Bayfield, quai	2,441 82	.....	.....	2,441 82
Bayfield	.....	2,973 50	.....	2,973 50
Baie Saint-Laurent	1,997 09	.....	.....	1,997 09
Beaver River (*Rivière-au-Castor*)	1,499 56	.....	.....	1,499 56
Betty, île	.....	499 81	.....	499 81
Bras d'Or, Grand—quai	2,076 53	.....	.....	2,076 53
Big Pond	1,998 33	.....	.....	1,998 33
Blue Rock	3,816 50	.....	.....	3,816 50
Birchtown Brook	.....	200 00	.....	200 00
Broad Cove	6,320 00	.....	.....	6,320 00
Brulé	.....	549 44	.....	549 44
Chéticamp	2,043 79	.....	.....	2,043 79
Comeauville	4 00	.....	.....	4 00
Cow Bay (*Baie-des-Vaches*)	9,906 38	.....	.....	9,906 38
Delap's Cove	999 97	.....	.....	999 97
Digby	4,498 14	.....	.....	4,498 14
Est, rivière de l', Pictou	700 00	.....	.....	700 00
Est, baie de l'	.....	399 58	.....	399 58
Eatonville	4,877 02	.....	.....	4,877 02
Economy, brise-lames	301 79	.....	.....	301 79
Gabarus—Chenal des lacs Belfry	800 00	.....	.....	800 00
Green Cove	.....	497 33	.....	497 33
A reporter	1,119,733 64	220,471 72	269,882 15	1,610,087 51

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts
Report	1,119,933 64	220,471 72	269,882 15	1,610,087 51
HAVRES ET RIVIÈRES—*Suite.*				
Nouvelle-Ecosse—Fin.				
Green, havre		99 75		99 75
Hampton	750 00			750 00
Harbourville		100 00		100 00
Jones, havre		50 00		50 00
Kingsport		250 00		250 00
Lismore	1,000 00			1,000 00
Little Narrows	1,425 00			1,425 00
Lower Horton	2,252 28			2,252 28
Mabou, havre	1,000 00			1,000 00
Main-à-Dieu		484 39	118 50	602 89
Margaretville		370 17		370 17
Meteghan	308 75			308 75
McNair, anse		6,865 00		6,865 00
Noël	2,998 66			2,998 66
Parker, anse	199 90			199 90
Parrsboro'		369 80		369 80
Perdrix, île aux, rivière	2,999 86	27 52		3,027 38
Pictou, île	1,632 33			1,632 33
Port Greville	399 98			399 98
Port Hood	3,300 00			3,300 00
Port Lorne	200 00			200 00
Roseway Beach		100 00		100 00
Round, baie		100 00		100 00
Sandford		200 00		200 00
Saulniersville	1,859 59			1,859 59
Sheet, havre	1,700 46			1,700 46
Spencer, île, quai	3,111 60			3,111 60
Tatamagouche, quai sur le côté est	598 94			598 94
Trout Cove		399 79		399 79
Wallace, havre	999 38			999 38
Western Head	4,481 95			4,481 95
Pointe Blanche	2,499 46			2,499 46
Ile du Prince-Edouard.				
Annandale		365 00		365 00
Belfast, jetée		1,853 79		1,853 79
Campbell, anse		294 24		294 24
Cascumpec	3,330 74			3,330 74
Georgetown		198 11		198 11
Hickey, jetée		539 99		539 99
Lewis, pointe		500 00		500 00
Malpèque		871 23		871 23
Murray, havre		51 30		51 30
Cardigan, nord		350 00		350 00
Rustico, nord		248 22		248 22
Pinette		99 56		99 56
Pownal		439 98		439 98
Souris, Knight's Point	4,998 87			4,998 87
Rustico, sud		150 00		150 00
Sturgeon, jetée		250 00		250 00
Tignish		534 22		534 22
Vernon, rivière, jetée	97 51			97 51
A reporter	1,161,878 90	236,633 78	270,000 65	1,668,513 33

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	1,161,878 90	236,633 78	270,000 65	1,668,513 33
HAVRES ET RIVIERES.—*Suite.*				
Nouveau-Brunswick.				
Belliveau, village	2,554 70			2,554 70
Campbellton, quai de délestage	132 50			132 50
Cap Tormentine	24,042 07			24,042 07
Edgett's Landing	188 37			188 37
Grande-Anse	3,090 37			3,090 37
Cap Hopewell		499 86		499 86
Maisonnette	528 29			528 29
Pointe du Chêne	999 46			999 46
Quaco		15 00		15 00
Richibouctou	2,999 54			2,999 54
Rivière Kennebecasis	1,896 98			1,896 98
Baie du Rocher, Anderson's Hollow	1,583 50			1,583 50
Rivière au Saumon		198 30		198 30
Shippegan		700 00		700 00
Saint-Jean, havre de (fort Dufferin, mur de revêtement à Negro Point)		3,005 00		3,005 00
Saint-Jean, havre de (Ile à la Perdrix)	1,492 00			1,492 00
Saint-Jean, rivière	5,355 60			5,355 60
do entre Frédéricton et Woodstock	999 58			999 58
do dragage de la batture Oromocto	2,000 00			2,000 00
Saint-Louis	1,897 65			1,897 65
Havres en général, provinces maritimes			12,098 26	12,098 26
Québec.				
Anse à l'Eau ou Tadoussac, jetée	1,282 06			1,282 06
Anse Saint-Jean		239 50		239 50
Baie Saint-Paul	4,867 92			4,867 92
Barachois de Malbaie	327 00			327 00
Belœil, jetées et estacades			151 00	151 00
Beauport	677 32			677 32
Berthier (en bas)		1,450 97		1,450 97
Cap à L'Aigle		548 81		548 81
Cap Santé	252 43			252 43
Carleton, jetée		28 98		28 98
Cèdres, jetée		48 00		48 00
Chenal du Moine—brise-glaces à Ste-Anne de Sorel	2,708 28			2,708 28
Chicoutimi	1,631 65			1,631 65
Côteau du Lac	1,968 34	1,925 07		3,893 41
Côteau Landing, jetée		1,413 00		1,413 00
Etang du Nord, Ile de la Madeleine	3,753 24			3,753 24
Georgeville	661 43			661 43
Grand Pabos	750 00			750 00
Havres et rivières en général			6,113 08	6,113 08
Ile Perrot	3,640 31			3,640 31
Ile Verte	3,999 39			3,999 39
Kamouraska	220 00			220 00
Lac Mégantic		873 02		873 02
Lac Saint-Jean, Grande Décharge	2,112 11			2,112 11
Laprairie, travaux en connexion avec le brise-glaces	5,027 67			5,027 67
Les Eboulements		1,557 06		1,557 06
Lévis, bassin de radoub			4,965 67	4,965 67
Longueuil, quai	762 89	1,517 77		2,280 66
Long-Saut, jetée	2,504 88			2,504 88
Malbaie do		2,451 15		2,451 15
A reporter	1,248,786 43	253,105 27	293,328 66	1,795,220 36

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	1,248,786 43	253,105 27	293,328 66	1,795,220 36
HAVRES ET RIVIÈRES—*Suite.*				
Québec—Fin.				
New-Carlisle	1,966 69			1,966 69
Rivière Newport, embouchure de la	1,672 06			1,672 06
Papineauville ou chenal de la baie Pentecôte	3,274 56			3,274 56
Percé, jetée	7,787 12			7,787 12
Jetées en aval de Québec		11,683 65		11,683 65
Port au Persil		498 40		498 40
Port-Daniel	2,715 71			2,715 71
Québec, havre de		119 95		119 95
Québec, abri des immigrants, coffrage sur le brise-lames	2,467 00			2,467 00
Rivière Cap de Chatte	2,500 43			2,500 43
do du Lièvre	64,506 74			64,506 74
do du Loup (en bas), quai		392 46		392 46
do Madawaska	400 00			400 00
do Mekinac	499 65			499 65
do Nicolet, havre de refuge	10,999 93			10,999 93
do Ouelle, jetée		342 82		342 82
do Sainte-Anne de la Pérade	2,375 00			2,375 00
do Saint-François	4,059 44			4,059 44
Fleuve Saint-Laurent, briser la glace entre Sorel et Trois-Rivières			2,944 42	2,944 42
do Saint-Laurent		30 00		30 00
do do niveaux d'eau		1,943 56		1,943 56
Rivière Yamachiche	825 40			825 40
do Yamaska, pierre pour protec. du barrage, etc.	2,493 20	199 87	801 75	3,494 82
Saint-Alphonse, Bagotville	1,024 54			1,024 54
Sainte-Anne de Beaupré		25 00		25 00
Sainte-Anne du Saguenay	2,109 69			2,109 69
Saint-Irénée, quai	2,890 47			2,890 47
Saint-Laurent (Isle d'Orléans), jetée		369 28		369 28
Saint-Thomas de Montmagny do		14 00		14 00
Sorel, brise-glace	2,573 32			2,573 32
Trois-Rivières, havre		7 40		7 40
do jetée	3,999 83			3,999 83
Trois-Pistoles, jetée	2,120 58			2,120 58
Ontario.				
Belleville, port de	2,576 78			2,576 78
Burlington, chenal de		115 22	702 04	817 26
Cobourg	9,871 53			9,871 53
Collingwood	7,281 55			7,281 55
Goderich	3,511 46			3,511 46
Ports en général			8,725 73	8,725 73
Hilton, ou Marksdale	162 00			162 00
Kaministiquia, rivière	32,403 65			32,403 65
Kincardine	5,049 50			5,049 50
Kingston, port de	6,851 84			6,851 84
do bassin de radoub	33,763 87			33,763 87
Kingsville, lac Erié	5,188 72			5,188 72
Little Current, (*Petit-Courant*), lac Huron	222 80			222 80
Rivière de la Petite Nation	4,509 06			4,509 06
Meaford, havre de	7,775 00			7,775 00
McGregor's Crique	7,809 76			7,809 76
do havre de	2,000 00			2,000 00
Narrows, entre les lacs Simcoe et Couchiching	500 00			500 00
Oakville, havre de	2,783 81			2,783 81
A reporter	1,504,309 12	268,846 88	306,502 60	2,079,658 60

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.		Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
HAVRES ET RIVIÈRES.—*Fin.*		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report		1,504,309 12	268,846 88	306,502 60	2,079,658 60
Ontario—Fin.					
Ottawa, rivière, mur de revêtement		18 70			18 70
Owen-Sound		18,418 20			18,418 20
Pénétancouchine		15,014 48			15,014 48
Port-Albert		939 25			939 25
do Arthur, port de		101,763 94			101,763 94
do Elgin		2,450 13			2,450 13
do Hope		2,492 31			2,492 31
Portsmouth		5,933 74			5,933 74
Rivière Rideau, dragage du bras nord		3,886 54			3,886 54
Rivière aux Pêches		300 00			300 00
do Puces		2,003 59			2,003 59
Rivière Ottawa, détroit en amont de Pembroke		3,298 40			3,298 40
Rondeau		1,997 59			1,997 59
Sault Sainte-Marie		12,019 26			12,019 26
Sheguiandah, Grande Ile Manitouline		24 90			24 90
Southampton		1,852 50			1,852 50
Summerstown		1,118 27			1,118 27
Thornbury, dragage		2,818 13			2,818 13
Tolsma, baie de, Ile Cockburn		7,756 40			7,756 40
Toronto, port de		30,233 78			30,233 78
Manitoba.					
Ports et rivière en général				2,456 80	2,456 80
Colombie-Britannique.					
Chemanus			198 00		198 00
Colombie, rivière		4,919 54			4,919 54
Coquitlam do		974 37			974 37
Cowichan do		999 56			999 56
Esquimalt, bassin de radoub		7,949 16		12,720 10	20,669 26
Fraser, rivière		19,998 23			19,998 23
Harrison		693 94			693 94
Kokasaliah		497 78			497 78
Nanaïmo, port de, enlèvement du rocher Nicol		10,028 05			10,028 05
do portage de Bigg		987 38			987 38
Rivière Nicomeckel		504 75			504 75
do Somass		467 48			467 48
Rivière Serpentine		997 50			997 50
Victoria, port de		11,633 86			11,633 86
PORTS ET RIVIÈRES EN GÉNÉRAL				10,750 38	10,750 38
DRAGUEURS		38,791 75	46,214 33		85,006 08
DRAGAGE.					
Nouvelle-Ecosse.					
Arisaig	$1,378 79				
Barrington	3,889 60				
Bayfield	2,619 69				
Granton	1,143 90				
Petite Baie Glacée	4,735 27				
McNair, anse	2,642 67				
Pictou	1,198 38				
Yarmouth	6,653 87				
En général	767 22				
	$25,029 39				
A reporter	$25,029 39	1,818,092 58	315,259 21	332,429 88	2,46

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.			Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report		$25,029 39	1,818,092 58	315,259 21	332,429 88	2,465,781 67
DRAGAGE—*Suite.*						
Ile du Prince-Edouard						
Connolly, quai de	$1,122 17					
Quai de Peake Frères et Cie.	1,124 69					
Quai du ch. de fer de l'I.P.-E.	242 59					
Quai de Red-Point	991 12					
Quai de la Cie. de navigation.	1,610 50					
En général	4 23					
		$5,095 30				
Nouveau-Brunswick.						
Dalhousie	$1,941 66					
Kennebecasis, rivière	1,126 74					
Oromocto, batture de	2,944 77					
Saint-Jean, ports de, quai de la Line Anchor	456 14					
Traverse	3,439 47					
En général	4 24					
		$9,913 02				
Total, provinces maritimes		$40,037 71				
Québec.						
Chicoutimi	$ 170 50					
Grande Rivière	586 12					
Lacolle	1,790 18					
L'Assomption—Charlemagne	748 10					
Ottawa riv.—Pointe aux Ang.	1,311 51					
Papineauville	257 00					
Rivière du Loup (*en bas*)	999 90					
do Richelieu	3,264 64					
do Ste. Anne de la Pérade	80 00					
do Saint-François	146 50					
do Saint-Louis	657 92					
Saint-Placide	1,175 38					
En général	2,421 78					
		$13,609 53				
Ontario.						
Brighton	$ 595 43					
Chenal Burlington	4,842 40					
Cobourg	1,207 41					
Goderich	261 05					
Kemptville	51 81					
Kincardine	928 51					
Kingston, port de	580 00					
Newcastle	195 97					
Port-Hope	3,469 53					
Riv. Saint-Clair, Pt.-Edouard.	5,214 10					
Saugeen	650 48					
En général	2,836 70					
		20,833 39				
A reporter		$74,480 63	1,818,092 58	315,259 21	332,429 88	2,465,781 67

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.			Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report		$74,480 63	1,818,092 58	315,259 21	332,429 88	2,465,781 67
DRAGAGE—*Fin.*						
Manitoba.						
Rivière-Rouge	$12,067 05					
Rivière de la Vase Blanche	3,495 38					
En général	2,218 96					
		17,781 39				
Colombie-Britannique.						
Rivière Fraser	$4,253 14					
Esquimalt, bassin de radoub	622 06					
New-Westminster	902 99					
Victoria, port de	8,369 43					
		14,147 62				
			106,409 64	.....	.....	106,409 64
DRAGAGE—SERVICE GÉNÉRAL			.....	.....	5,463 47	5,463 47
GLISSOIRES ET ESTACADES.						
Saguenay, glissoires de la région du			.....	2,379 65	1,662 55	4,042 20
Saint-Maurice, do			3,436 64	5,517 33	21,290 72	30,244 69
Ottawa, do de l'			.....	.....	28,644 89	28,644 89
Ottawa, glissoires de la rivière			2,292 15	7,292 62	.....	9,584 77
do Rapide des Quinze			2,000 00	.....	.....	2,000 00
Gatineau do			.....	843 18	.....	843 18
Madawaska do			1,503 42	4,355 53	.....	5,858 95
Coulonge do			795 77	1,076 01	.....	1,871 78
Noire do			643 83	2,472 95	.....	3,116 78
Pétéwawa do			.....	3,837 04	.....	3,837 04
Newcastle, travaux du district de			.....	5,143 89	2,090 00	7,233 89
Saint-Maurice, estacades de triage de Grand'Mère			9,000 00	.....	.....	9,000 00
Dumoine, travaux de la rivière			.....	1,122 98	.....	1,122 98
En général			.....	.....	977 92	977 92
PONTS ET CHEMINS.						
Des Joachims, pont			125 00	.....	.....	125 00
Portage-du-Fort, pont de			5,394 12	.....	.....	5,394 12
Ottawa, place Cartier			.....	232 01	.....	232 01
do pont sur la glissoire des Chaudières			.....	4,219 59	.....	4,219 59
do pont de la rue Maria			.....	176 87	.....	176 87
do pont McLaren, rivière Rideau			2,000 00	.....	.....	2,000 00
do nouveau pont de fer			13,090 37	.....	.....	13,090 37
do pont des Sapeurs			.....	146 54	.....	146 54
do rue Saint-Patrice			.....	22 99	.....	22 99
do pont suspendu Union			.....	1,161 37	.....	1,161 37
do rue Wellington			4,951 58	7,289 55	.....	12,241 13
Battleford, pont de, T.N.O.			1,485 77	.....	.....	1,485 77
Belly, pont de la rivière, Lethbridge, T.N.O.			239 37	.....	.....	239 37
Pont de la rivière de l'Arc, T.N.O.			18 40	.....	.....	18 40
Pont de Calgary, T.N.O.			39 10	.....	.....	39 10
A reporter			1,971,517 74	362,549 31	392,559 43	2,726,626 48

ANEXNE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.			Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report			1,971,517 74	367,549 31	392,559 43	2,726,626 48
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES.						
Nouvelle-Ecosse.						
Cap Sable			.....	.....	368 16	368 16
Chéticamp		$ 497 49	.....	.....	778 22	778 22
Digby		1,752 00				
Meat-Cove		4,663 24	.....	.....	1,951 98	1,951 98
			6,912 73	.....	.....	6,912 73
Ile du Prince-Edouard.						
Entre l'île et la terre ferme (octroi)			.....	.....	1,946 66	1,946 66
Nouveau-Brunswick.						
Baie de Fundy	$1,073 47					
Escuminac	242 59					
		$ 1,316 06				
Terreneuve.						
Cie Anglo-Américaine, octroi à la ligne du Cap-Ray		250 00				
Québec.						
Côte nord du Saint-Laurent, Québec à Grosse-Ile	$7,178 33					
Côte nord du Saint-Laurent, vers la Pointe aux Esquimaux	7,940 53		7,518 57	.....	.....	7,518 57
Iles de la Madeleine	4,912 81		349 89	.....	.....	349 89
Anticosti	4,166 86					
		24,198 53				
SAINT-LAURENT (*en bas*) ET PROVINCES MARITIMES EN GÉNÉRAL		9,686 77				
			.....	.....	35,451 36	35,451 36
Ontario.						
Iles Bath et Amherst			.....	.....	50 66	50 66
Ile Pelée		$ 6,908 17	.....	.....	61 55	61 55
Ile Wolfe		2,051 70				
			8,959 87	.....	.....	8,959 87
Territoires du Nord-Ouest.						
Battleford à Edmonton *viâ* station du Lac de la Selle		$ 691 64				
Clark à Prince-Albert, traverse de		6,005 57				
Humbolt à Qu'Appelle		5,759 09				
Ligne de téléphone de Banff		668 10				
			13,124 40	.....	.....	13,124 40
Montagne de Bois			.....	.....	84 00	84 00
En général			.....	.....	25,053 41	25,053 41
Colombie-Britannique.						
Ligne de la Pointe-Bonilla			4,360 16	.....	.....	4,360 16
Ligne de Caribou			.....	.....	6,441 23	6,441 23
SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE EN GÉNÉRAL			.....	.....	8,914 26	8,914 26
A reporter			2,012,743 36	362,549 31	473,660 92	2,848,953 59

ANNEXE N° 1—*Fin.*

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	2,012,743 36	362,549 31	473,660 92	2,848,953 59
DIVERS.				
Arpentages et inspections et plans des propriétés du gouvernement	.....	.....	30,279 31	30,279 31
Arbitrages et sentences arbitrales	.....	.....	4,000 00	4,000 00
Mlle Margaret Smellie, gratification égale à un mois de salaire de feu son père	.....	.....	55 00	55 00
Agent et dépenses imprévues, Colombie-Britannique	.....	.....	5,599 33	5,599 33
Dépenses imprévues	.....	.....	76 15	76 15
Totaux	2,012,743 36	362,549 31	513,670 71	2,888,963 38
TRAVAUX AUTORISÉS PAR ACTES SPÉCIAUX DU PARLEMENT.				
Fleuve Saint-Laurent—Creusage du chenal entre Québec et Montréal	243,334 28	.....	.....	243,334 28
Québec, amélioration du port de	385,000 00	.....	.....	385,000 00
Totaux	628,334 28	.....	.....	628,334 28
Grands totaux	2,641,077 64	362,549 31	513,670 71	3,517,297 66

O. DIONNE,
Comptable.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 4 décembre 1889.

ANNEXE No. 2.

RAPPORT

SUR LES

ÉDIFICES PUBLICS

DU CANADA

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1889

PAR

THOMAS FULLER, ARCHITECTE EN CHEF.

ANNEXE No. 2.

RAPPORT DE L'ARCHITECTE EN CHEF.

N° de renvoi 103,357.

BUREAU DE L'ARCHITECTE EN CHEF,
OTTAWA, 9 novembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli mon rapport annuel sur les édifices et les travaux publics sous mon contrôle, pour l'exercice expiré le 30 juin 1889.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
THOMAS FULLER,
Architecte en chef.

A M. A. GOBEIL,
Secrétaire du département des travaux publics,
Ottawa.

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

CHARLOTTETOWN.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Une nouvelle serrure horaire a été posée dans la porte du coffre-fort du département du receveur-général, et diverses réparations de peu d'importance ont été exécutées sous la surveillance de M. W. E. Harris, architecte.

MONTAGUE.

BUREAU DE POSTE.

De nouveaux travaux de nivellement ont été exécutés et l'édifice a été occupé.
Les plans, etc., ont été préparés par ce département.
Architectes surveillants, MM. Sterling et Harris.
Entrepreneur, M. L. A. Wilmot.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

AMHERST.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

On a posé un trottoir en asphalte avec des pierres marginales tout le long de la partie qui fait face sur les deux rues, sauf vis-à-vis les portes cochères où des pavés en blocs de bois ont été posés. Par suite de la modification du niveau de la rue, il a fallu mettre de nouvelles marches en granit à la porte d'entrée et les marches qui existaient avant ont été démolies et reconstruites ; on a mis en ciment l'aire de la chambre de la chaudière, les murs extérieurs ont été jointoyés, et les ouvrages en bois et le fer galvanisé du dehors ont été peinturés. L'édifice a été muni de lampes électriques incandescentes, et les égouts, le toit, les barrières et les portes cochères ont été réparés. Tous les châssis ont été munis de doubles-châssis.

Commis des travaux, M. John E. Turnbull.

ANNAPOLIS.

BUREAU DE POSTE, ETC., ÉDIFICE.

Le 20 mars 1889, on a fait l'acquisition d'un emplacement à l'encoignure des rues Saint-George et du Chemin de Fer, et le 7 juin 1889, on a passé contrat pour la construction de l'édifice. L'édifice qui aura deux étages et demi de hauteur sera construit en briques sur fondation en pierre, mesurant 58 pieds sur 35, avec une annexe en briques d'un étage qui servira d'entrepôt de vérification, de 13 pieds sur 31. Le rez-de-chaussée servira au bureau de poste et le premier étage à la douane et au revenu de l'intérieur, chaque département sera muni d'une voûte en briques ; et la mansarde sera occupée par le gardien.

Plans, etc., préparés par le département et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. Chas. Jacques.

Entrepreneurs, MM. Rhodes Burry et Cie, d'Amherst, N.-E.

ANTIGONISH, N.-E.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

L'appareil de chauffage à l'eau chaude a été posé, une partie du sous-sol a été terminé et installé pour en faire un entrepôt, le plancher du couloir public du bureau de poste a été renouvelé et un nouvel escalier conduisant à la cave a été construit et divers petits travaux ont été exécutés.

Commis des travaux, M. John E. Campbell.

HALIFAX.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Le toit a été réparé, un nouveau mât de pavillon a été posé, ainsi qu'une échelle en fer et une balustrade en fer ; et on a installé un appareil pour transmettre les paquets du bureau de poste au sous-sol.

Commis des travaux, M. John E. Turnbull.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

On a agrandi le bureau aux paquets dont les comptoirs et les tablettes ont été prolongés ; plusieurs bureaux ont été nettoyés et peinturés.

Commis des travaux, M. John E. Turnbull.

NAPPAN.

ÉDIFICES DE LA FERME EXPÉRIMENTALE (STATION AGRONOMIQUE).

Le 15 août 1888 on a passé contrat pour la construction des édifices suivants qui sont en voie d'exécution :

Résidence du surintendant.—Édifice en bois à deux étages avec fondation en pierre, dont le corps principal aura 42 × 34 pieds avec une cuisine annexée de 24 × 24 pieds ; au rez-de-chaussée se trouveront un passage et un escalier, un salon, une bibliothèque, une salle à manger, un bureau, une cuisine, deux garde-manger, un lavoir, un escalier, etc., et au premier étage, neuf chambres à coucher, une salle de bain, des cabinets d'aisance, etc.

Cottage d'ouvrier.—Maison en bois à un étage et demi, de 27 × 21 pieds, sur fondation en pierre, ayant une cuisine d'été en arrière de 10 × 14 pieds. Au rez-de-chaussée se trouveront un salon, une cuisine, un garde-manger, et au premier étage, trois chambres à coucher et une autre pièce.

Grange et écuries.—Ces bâtiments seront construits en bois et se composeront d'un corps principal de 111 × 50 pieds, ayant 40 pieds de hauteur sur fondations en pierre qui auront 12 pieds de hauteur, et d'une aile de 65 × 32 pieds, ayant 32 pieds de hauteur.

Le sous-sol est disposé de manière à loger les bestiaux et les chevaux, le rez-de-chaussée servira à l'outillage et l'étage supérieur servira de fenil et de magasin à grain.

Les plans ont été préparés par le département sous la surveillance duquel se font les travaux.

Commis des travaux, le lieutenant-colonel W. Blair.

Entrepreneurs, MM. Rhodes, Curry et Cie.

NEW-GLASGOW.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Le service de l'eau de l'édifice a été raccordé à celui de la compagnie de l'aqueduc ; un nouveau lavoir, etc., a été posé, et les fenêtres du rez-de-chaussée et du premier étage ont été munis de doubles-châssis, et des réparations générales ont été faites.

Commis des travaux, M. John E. Turnbull.

SYDNEY.

BUREAU DE POSTE, ETC., EDIFICE.

Un contrat pour la construction de cet édifice à l'encoignure des rues Charlotte et Dorchester a été passé le 12 décembre 1888, et les travaux sont en voie d'exécution. Cet édifice consiste en un corps principal en briques à trois étages sur fondation en pierre, de 57 x 44 pieds, avec une tourelle à l'encoigure de la rue, et en une annexe d'un étage de 45 x 23 pieds en arrière. Le bureau de poste occupera le rez-de-chaussée du corps principal, les bureaux de la douane, du revenu de l'intérieur et de la marine seront au premier étage, et la mansarde servira au logement du gardien. L'entrepôt de vérification et le bureau des poids et mesures occuperont l'annexe.

Les plans, etc., ont été préparés par ce département sous la surveillance duquel se font les travaux.

Commis des travaux, M. J. E. Burchell, Sydney.

Entrepreneurs, MM. Cowan et Donald, Moncton.

WINDSOR.

BUREAU DE POSTE.

On a posé partout des doubles-châssis et des doubles-portes et des réparations ont été faites à la fournaise, aux ouvrages en plomb et à l'installation.

Commis des travaux, M. John E. Turnbull.

YARMOUTH, N.-E.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

L'appareil de chauffage a été prolongé, du mobilier a été acheté et le bureau des mandats d'argent a subi des modifications.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

BATHURST.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

L'extérieur des murs a été peinturé à neuf et l'appareil de chauffage a été prolongé, le plancher de la douane a été levé et réparé, et des réparations ont été faites au toit, et on a aussi donné quelques couches de peinture, etc.

Commis des travaux, M. John E. Turnbull.

CARLETON.

BUREAU DE POSTE.

L'ardoise et les embrasures du toit ont subi des réparations, ainsi que les châssis de la tourelle, les conduites d'eau et les ressorts des portes.

Travaux exécutés sous la surveillance de M. W. J. McCordock.

CHATHAM.

BUREAU DE POSTE.

Cet édifice tombe en ruines et a besoin de grandes réparations ; en attendant, les murs extérieurs ont été appuyés et les fissures ont été remplies et les enduits en ciment ont été réparés ; le plancher du bureau de poste a été réparé, et le lieu où sont les feux mis en état de sûreté.

Commis des travaux, M. John E. Turnbull.

DALHOUSIE.

BUREAU DE POSTE.

Cet édifice dont la description se trouve dans mon rapport de l'année dernière est encore en voie de construction.

Les plans, etc., ont été préparés par ce département et les travaux se font sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. J. C. Barberie.

DORCHESTER.

PÉNITENCIER DES PROVINCES MARITIMES.

On a acheté pour la résidence du sous-préfet des articles de mobiliers, des tapis, des rideaux, etc.

FRÉDÉRICTON, N.-B.

Les pièces de la mansarde ont été cloisonnées et les enduits en plâtre ont été faits afin de donner un logement au gardien ; des additions ont été faites aux ouvrages en plomb et à l'appareil à gaz, et un petit ascenseur a été installé.

MONCTON.

BUREAU DE POSTE.

Par suite de l'action de l'eau sur les conduites en fer on a constaté qu'elles étaient presque remplies et on a jugé à propos de les remplacer par des tuyaux en plomb ; les tuyaux d'égout ont subi des modifications nécessaires ; la barrière qui donne passage sur la cour a été réparée et remise en place et les murs ont été peinturés là où c'était nécessaire.

Commis des travaux, M. John E. Turnbull.

NEWCASTLE.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Il a fallu faire de légères modifications à l'appareil de chauffage et le prolonger ; et diverses réparations, etc., ont été faites.

Commis des travaux, M. John E. Turnbull.

SAINT-JEAN.

DOUANE.

La toiture nord-est et nord-ouest a été enlevée et remplacée par une toiture en asphalte, et pendant que ces travaux se faisaient, toute l'ancienne base en zinc du couronnement a été enlevée, et on lui a substitué du fer solide galvanisé. La bordure en brique de l'assise de la chaudière a été enlevée.

Le monte-charges hydraulique a été muni de soupapes nouvelles et plus fortes, etc.

Au centre de l'édifice, les pièces qui n'avaient pas été nettoyées ont été nettoyées et badigeonnées, ainsi que les murs, les plafonds et les corniches de l'aile sud ; les murs ont été réparés et peinturés de trois couches ; les boiseries ont été peinturées et vernis, et les autres bois ont été peinturés à neuf, etc., et vernis.

Les murs des six bureaux de l'aile nord, occupés par le revenu de l'intérieur, ont été nettoyés et peinturés. Des réparations ont été faites au service de la sonnerie, aux serrures et aux mâts de pavillons, etc.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de M. W. J. McCordack.

HÔPITAL DE LA MARINE.

Diverses réparations ont été faites aux pièces, corridors, etc., du sous-sol, du rez-de-chaussée et du premier étage ; et la boiserie a été peinturée et vernie ; les murs ont reçu trois couches de peinture ; et le toit du portique ouest a été remis à neuf.

BUREAU DE POSTE.

Les plafonds du rez-de-chaussée ont été nettoyés, et les plafonds et les murs ont été lavés, et les colonnes en fer peinturées.

Des réparations ont été faites au ventilateur, aux cabinets d'aisance, au service de la sonnerie, aux serrures, aux horloges, au toit en fer, au couronnement et aux embrasures ; le couronnement et les corniches ont été peinturés à neuf.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de M. W. J. McCordack.

CAISSE D'ÉCONOMIE.

Les trottoirs en asphalte ont été réparés, et la chemise de la chaudière a subi des réparations ; les soutes à charbon et les poutres en fer au-dessous du passage ont été nettoyées, de nouveaux planchers ont été posés, les ouvrages en fer ont reçu deux couches de peinture rouge, et les murs ont été blanchis à chaux. L'ancien toit a été enlevé et remplacé par un toit en asphalte.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de M. J. McCordack.

SAINT-STEPHEN.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

On a eu des ressorts pour portes, ainsi que d'autres articles.

WOODSTOCK.

BUREAU DE POSTE, DOUANE, ETC.

On est à prendre des mesures pour installer une horloge illuminée à sonnerie dans la tourelle qui a été construite dans ce but.

PROVINCE DE QUÉBEC.

AYLMER.

BUREAU DE POSTE,

Cet édifice dont la description se trouve dans mon rapport de l'année dernière, a été terminé et muni d'un appareil de chauffage à eau chaude; on est maintenant à en faire l'installation.

Les plans, devis, etc., ont été préparés par ce département sous la surveillance duquel les travaux ont été exécutés.

Commis des travaux, M. Thomas Symmes, Aylmer.

Entrepreneur pour la construction et l'installation, M. D. B. McDonald, Aylmer.

Entrepreneurs pour l'appareil de chauffage, MM. Butterworth, Ottawa.

CHICOUTIMI.

HOPITAL DE LA MARINE.

On a posé de la peinture et fait des réparations générales dans la partie de l'édifice qui sert d'infirmerie.

COATICOOKE.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Cet édifice, dont la description se trouve dans mon rapport de l'année dernière, se construit assez rapidement pour justifier de croire qu'il sera terminé dans le cours de l'automne de 1889 : on a posé un appareil de chauffage et on a fait l'installation du bureau de poste.

Les plans et les devis ont été préparés par ce département et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. Wright Sleeper.

Entrepreneur de l'édifice et de l'installation, M. F. F. Shurtleff.

Entrepreneur de l'appareil de chauffage, M. W. Clendinneng.

FRASERVILLE (Rivière du Loup).

BUREAU DE POSTE, ETC.

Le 26 mars 1889 on a fait l'acquisition du lot cadastral numéro 266 ayant 100 pieds de front sur la rue Iberville et 75 pieds sur la rue Champlain.

HULL.

BUREAU DE POSTE.

Un mur de ceinture en pierre surmonté d'une main courante en fer a été construit et les terrains ont été nivelés.

Entrepreneur, M. W. Stuart.

JOLIETTE.

BUREAU DE POSTE.

La construction de cet édifice, dont la description se trouve dans mon rapport de l'année dernière, a été poussée de manière à prévoir la fin des travaux pour l'automne de 1889.

Les plans, etc., ont été préparés par ce département, et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. A. Durand.

Entrepreneur, M. Geo. Beaucage.

LACHINE.

BUREAU DE POSTE, ETC.

On a fait l'acquisition du lot cadastral numéro 253 sur la rue Saint-Joseph, rue principale de la ville, pour l'emplacement d'un bureau de poste ; et des plans pour cet édifice sont à se préparer dans ce département.

MONTRÉAL.

ARSENAUX.

L'installation des différents arsenaux a été faite, et on a fait l'acquisition du mobilier pour les bureaux ; les lieux sont maintenant occupés.

Les plans ont été préparés par M. A. Raza, et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. John Bowes.

Entrepreneurs, J. B. St-Louis et Frère.

DOUANE.

Les chaudières et l'appareil de chauffage à vapeur ont subi d'importantes modifications, le bureau des inscriptions a été agrandi, les tuiles de l'entrée et des passages qui donnent sur l'escalier ont été renouvelées, le bureau des agents spéciaux a été remis à neuf, et diverses réparations peu importantes ont été faites.

Architecte surveillant, M. James Nelson.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Le bureau du sous-évaluateur de ferronneries a subi des modifications et on a fait le nettoyage et le peinturage nécessaires.

Architecte surveillant, M. James Nelson.

BUREAU DE POTES.

Une partie extérieure des murs en pierre a été nettoyée et jointoyée ; une nouvelle glissoire à lettres a été installée sur le front de l'édifice ; l'horloge a été munie de nouveaux cadrans, l'élévateur de nouvelles portes en fil métallique, la salle des pas-perdus de nouveaux châssis vitrés ; un nouveau mât a été posé ; on a aussi placé une main-courante en cuivre dans le bureau du comptable ; un nouveau cadre d'assortissage pour les facteurs a été posé ainsi que des pupitres pour les examens du service civil ; on a fait l'acquisition d'un coffre-fort pour la douane du bureau de poste et d'articles d'ameublement pour divers bureaux ; la salle des pas-perdus et les bureaux des mandats de poste ont été remis à neuf. On a posé de nouveaux cabinets d'aisance, etc ; et des réparations ont été faites au mobilier, au bureau du vendeur de timbres, au toit, etc.

Architecte surveillant, M. James Nelson.

Commis des travaux, M. George Bowie.

QUÉBEC.

LA CITADELLE.

On a fait les réparations et le nettoyage ordinaires au logement de Son Excellence le Gouverneur-Général, sous la surveillance de ce département.

BUREAU DE LA DOUANE.

La chemise en brique de la fournaise à eau chaude, tombant en ruines, a été démolie et reconstruite ; les plafonds ont été nettoyés et la boiserie du premier étage de la mansarde a été nettoyée et peinturée à neuf sous la surveillance de ce département.

BATIMENTS DES IMMIGRANTS.

Un poêle a été installé et des bains ont été posés; les cabinets de l'extérieur et les vérandahs ont été entourés d'une toile en fil métallique.

Architecte surveillant, M. J. H. Peachy.

HÔPITAL DE LA MARINE.

Le plâtre des murs et des plafonds, à l'exception de quelques pièces du rez-de-chaussée, a été remis à neuf, et, dans certains cas, a été remis à neuf.

Architecte surintendant, M. J. F. Peachy.

OBSERVATOIRE.

La résidence du commandant a éte réparée et remise à neuf. Les boiseries ont été vernies, les murs tapissés et peinturés.

Architecte surveillant, M. J. F. Peachy.

BUREAU DE POSTE.

Les bureaux du premier étage de cet édifice ont été nettoyés, peinturés, munis de tapis neufs, installés, garnis et munis de sonneries électriques; de nouvelles horloges électriques ont été achetées et installées dans le bureau de poste; une pièce du premier étage a été installée pour servir aux paquets soumis à la douane; l'installation et le mobilier du bureau de poste ont été réparés.

Architecte surintendant, M. J. F. Peachy.

BATIMENT DU QUAI DE LA REINE.

Des réparations générales à la boiserie, au toit, etc., ont été faites en rapport avec les bureaux de la marine et de l'immigration.

Architecte surveillant, M. J. F. Peachy.

SAINT-HYACINTHE.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Le 19 mars 1889, on a fait l'acquisition d'un emplacement comprenant le lot 525 et une partie du lot 624 à l'encoignure des rues Girouard et Saint-Joseph, ayant respectivement 81.6 et 133.3 pieds de front sur chaque rue ; on est à préparer des plans, etc., pour la construction d'un édifice fédéral.

SAINT-JÉROME.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

La construction de cet édifice, dont la description se trouve dans mon rapport de l'année dernière, a constamment progressé, l'appareil de chauffage à eau chaude a été mis en place; on espère que le bâtiment sera complété dans le cours de décembre 1889.

Les plans et les devis ont été préparés par ce département, et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. J. Matty.

Entrepreneur, M. Jos. Fitzpatrick.

Entrepreneur de l'appareil de chauffage, M. E. Chanteloup.

SAINT-VINCENT DE PAUL.

PÉNITENCIER.

Les travaux suivants ont été exécutés par les détenus, sous la surveillance de ce departement;

Dortoir de l'aile ouest.—Les murs de la partie qui est de 116 × 42 pieds sur le plan et qui doit contenir 120 cellules recevront le toit vers le mois d'octobre 1889.

Salle du gardien.—Le registre pour les détenus, indiquant le nom et le numéro de la cellule qu'ils occupent, a été installé et renfermé en dedans d'une main courante en cuivre pour empêcher qu'on y touche.

Logement du préfet.—Un réservoir et une fontaine ont été posés sur le terrain du préfet.

Logement du sous-préfet.—Un système de cloches électriques en rapport avec celui du pénitencier a été posé.

Résidence de l'aumônier protestant.—Un tuyau d'alimentation a été raccordé avec le réservoir, une conduite de six pouces a été posée, un évier et des cabinets ont été installés.

Boulangerie.—Des calorifères à vapeur ont été posés et raccordés avec la chaudière principale.

Corps principal.—Le parquet du couloir d'entrée a été recouvert de tuiles encaustiqués, et le bureau raccordé avec les logements du préfet et du sous-préfet au moyen de sonneries électriques, et trois lavoirs ont été posés.

Porcherie.—L'ancienne porcherie tombant en ruines, un nouveau bâtiment en bois recouvert en tôle, ayant un corps principal de 190 pieds sur 30 pieds et une annexe pour la préparation des aliments, etc., a été construit à environ un demi-mille du pénitencier et entouré d'une forte clôture en bois.

Ateliers.—La machine à vapeur de l'atelier des charpentiers et des menuisiers, étant vieille et impropre au service, a été remplacée par une machine de 45 chevaux avec les courroies, les arbres de couche nécessaires, etc.

Aqueduc.—Le tuyau d'aspiration en fer placé dans la rivière a été détruit par la glace, et il a dû être réparé et remis en place; pour empêcher que la chose ne se renouvelle, un pilier de 30 × 20 pieds est à se construire sur le tuyau. En sus des travaux mentionnés, différentes réparations et modifications, etc., ont été exécutées en rapport à cet établissement.

Les plans ont été préparées par M. John Bowes, architecte, et les travaux sont sous sa surveillance.

SHERBROOKE.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Les enduits, les ouvrages en plomb et les cabinets d'aisance ont été réparés; un parquet en bois franc a été posé dans les bureaux de la douane, les murs et les plafonds ont été badigeonnés, les ouvrages en bois de l'extérieur ont été peinturés et le trottoir a été pavé en asphalte.

SOREL.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Le toit, la tourelle, les portes, etc., etc., ont subi des réparations.

TROIS-RIVIÈRES.

DOUANE.

On a posé des calorifères dans deux des bureaux du rez-de-chaussée; on a construit un hangar pour les jalousies et les doubles-châssis, etc., etc.; et des bureaux ont été peinturés et tapissés.

Architecte-surintendant, M. O. Z. Hamel.

BUREAU DE POSTE.

On a agrandi le hangar, posé un nouvel égoût et acheté du mobilier pour le bureau de l'inspection et exécuté différentes réparations.

Architecte surintendant, M. O. Z. Hamel.

PROVINCE D'ONTARIO.

ALMONTE.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Ayant obtenu un emplacement à l'encoignure des rues Mill et Little Bridge, on a passé contrat pour la construction de l'édifice, le 11 juin 1889.

L'édifice se composera d'un corps principal de deux étages et demi et d'un sous-sol, de 51 × 31 pieds et d'une annexe à un étage de 27 × 18 pieds.

Les murs seront en brique avec parements en pierre sur fondation en pierre; les planchers, les cloisons et le toit en bois; la toiture sera en tôle galvanisée.

Les plans, etc., ont été préparés par ce département sous la surveillance duquel se font les travaux.

Commis des travaux, M. Andrew Bell.
Entrepreneur, M. Robert Cameron.

AMHERSTBURG.

Les châssis-doubles ont été peinturés.

BELLEVILLE.

BUREAU DE POSTE.

Les murs et les plafonds des bureaux ont été badigeonnés, la boiserie peinturée et une lumière électrique à arc a été placée sur le devant de l'édifice, et on a posé un râtelier pour les sacs de la poste et fait l'acquisition d'articles d'ameublement.

BARRIE.

BUREAU DE POSTE.

Le bureau de poste a été muni d'un nouveau cadre de trillage pour les journaux, ainsi que de différents articles d'installation général, et on a installé dans l'édifice la lumière électrique incandescente.

Architectes, MM. Kennedy, Graviller et Holland.

BRAMPTON.

BUREAU DE POSTE, ETC., ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Un contrat pour la construction de cet édifice a été passé le 23 octobre 1888 et les travaux sont maintenant en voie d'exécution.

Il comprendra un corps principal en brique à trois étages, de 47 × 42 pieds, sur fondatien en pierre, et un bâtiment en brique à un étage de 40 × 18 pieds, en arrière, et relié au corps principal. Le sous-sol du corps principal contiendra le combustible et l'appareil de chauffage, le rez-de-chaussée, le bureau de poste ; le premier étage, les bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur, et la mansarde, le logement du gardien. L'annexe sera réservé aux poids et mesures et à l'entrepôt de vérification.

Les plans, etc., ont été préparés par le département et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. J, A. Trimble.
Entrepreneurs, MM. Perry, Masson et MacCullough.

CAYUGA

BUREAU DE POSTE.

Cet édifice qui a été décrit dans mon rapport de l'année dernière, a été terminé et muni d'un appareil de chauffage à eau chaude ; l'installation du bâtiment est à se faire et on est à le meubler tout prêt pour être occupé.

Les plans, etc., ont été préparés par ce département, sous la surveillance duquel se font les travaux.

Entrepreneurs de l'édifice et de l'installation, MM. Draper et Frère, Caledonia.
Entrepreneur de l'appareil de chauffage, M. Adam Black, Hamilton.

CHATHAM.

BUREAU DE POSTE

Le plancher du couloir du bureau de poste a été renouvelé et différents postes ont été réparées.

COBOURG.

BUREAU DE POSTE, DOUANE, ETC., ETC.

Un contrat pour la construction d'une addition, du côté ouest, de 18 pieds de largeur sur la profondeur et la hauteur de l'édifice, a été passé le 15 décembre 1888, et les travaux sont maintenant en voie d'exécution.

Les murs latéraux et en arrière sont en brique et la façade en grès de l'Ohio, la construction étant semblable à celle déjà érigée.

Le rez-de-chaussée de l'addition comprendra un passage d'escalier et un entrepôt de vérification, ayant des bureaux au-dessus.

Les plans, etc., etc., ont été préparés par ce département et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. W. Battell.
Entrepreneurs, MM. R. et J. Henderson.

CORNWALL.

BUREAU DE POSTE, ETC.

L'édifice fédéral a subi généralement de légères réparations.

GANANOQUE.

BUREAU DE POSTE.

Cet édifice dont la description se trouve dans mon rapport de l'année dernière, a été depuis terminé, muni d'un appareil de chauffage à eau chaude et installé.

Les plans, etc., ont été préparés par ce département et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. R. Brough.

Entrepreneur, M. Geo. Wilson.

GODERICH.

BUREAU DE POSTE, ETC.

On a acquis de T. N. Dancey le lot n° 5 sur le côté sud de la rue ouest, contenant un demi-acre de terre, pour en faire un emplacement; et le 12 novembre 1888, un contrat a été passé pour la construction d'un édifice de 2½ étages avec sous-sol, mesurant 46 pieds 6 pouces sur 34 pieds et ayant une annexe en pierre à un étage avec sous-sol de 34 pieds sur 14 pieds 3 pouces. L'édifice comprendra, au rez-de-chaussée, le bureau de poste et l'entrepôt de vérification; au premier étage, les bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur, et, dans la mansarde, le logement du gardien.

Les plans, etc., ont été préparés par ce département, et les travaux sont sous la surveillance de l'architecte, M. G. F. Durand, London, Ont.

Commis des travaux, M. Edward Sharman.

Entrepreneur, MM. Tambling et Jones.

GUELPH.

BUREAU DE POSTE.

On a mis en place un appareil de chauffage à eau chaude d'après des plans préparés par ce département et sous sa surveillance.

Entrepreneur, M. John Sims, Toronto.

HAMILTON.

SALLE D'EXERCICE.

L'édifice est terminé et les arsenaux ont été munis d'un appareil de chauffage à eau chaude, et occupés.

Les plans et les devis pour la construction de l'édifice ont été préparés par M. H. James, architecte du département de la milice.

Les plans et les devis de l'appareil de chauffage ont été préparés par ce département.

Architecte surveillant, M. C. W. Mulligan.

Commis des travaux, M. W. Casey.

Entrepreneur de la construction, M. M. A. Pigott.

Entrepreneur de l'appareil de chauffage, M. Adam Clock.

BUREAU DE POSTE.

On a prolongé les appareils d'éclairage au gaz et de chauffage, on a muni les châssis de volets à l'intérieur, et différentes réparations ont été faites.

KINGSTON.

PÉNITENCIER.

Les travaux suivants ont été exécutés par le département :

Ateliers sud.—Le carrelage en pierre a été renouvelé et les murs ont été peinturés à neuf, le conduit souterrain de 76 pieds de largeur au-dessous de la coupole des ailes est et ouest a été construit, les portes donnant accès à la coupole et aux bureaux ont été posées, les murs et les plafonds ont été plâtrés, les cadres de portes et de châssis réparés, et toute la boiserie a reçu trois couches de peinture.

Dortoir de l'aile " B."—Des planchers en pin de deux pouces ont été posés dans les cellules, et les murs des cellules ont reçu deux couches d'huile, les ouvrages en fer ont été vernis, les murs des pièces et des voûtes de la salle à manger et des bureaux intérieurs du mur de ceinture ouest et sud ont été refaits en ciment.

Maison de la machine.—Dans le but d'obtenir de la place pour un objet de ventilation, l'ancienne maison de la machine à incendie, située du côté est du bâtiment est a été démolie, et une construction à deux étages à l'ouest du même bâtiment a été convertie en maison pour la machine et pour le dévidoir, en élevant le plancher supérieur d'un pied et demi, en agrandissant la porte et en réparant la boiserie.

Chapelle protestante.—Les enduits en plâtre des murs ont été refaits et les murs et les plafonds ont été peinturés à neuf.

Tuyau de ventilation.—Des conduits-ventilateurs en brique ont été construit dans les murs du côté sud de la salle à manger, un pour la ventilation et l'autre pour laisser échapper la vapeur de la cuisine.

Alimentation de l'eau.—L'alimentation de l'eau et le système ont été modifiés de manière que toute l'eau est maintenant pompée par voie de gravitation du réservoir principal.

Boutiques, cabinets d'aisance, etc.—Ces cabinets étant devenus en mauvais état ont été démolis et remplacés par 18 trémies automatiques ayant des raccordements automatiques, 6 urinoirs et 3 éviers.

Chauffage.—Les calorifères du bureau du préfet et de la prison des femmes qui étaient antérieurement raccordés au tuyau principal et aux tuyaux de renvoi en ont été détachés et munis d'un tuyau principal séparé qui part des chaudières ; et les différents édifices ont subi de légères réparations et modifications.

Les travaux sont sous la surveillance de M. John Bowes, architecte.

LINDSAY.

BUREAU DE POSTE, DOUANE ET BUREAUX DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

La construction de cet édifice, dont la description se trouve dans mon rapport de l'annnée dernière, a été poussée sans interruption, et on espère que l'édifice sera prêt à être occupé dans le cours de cet automne. Les plans pour un appareil de chauffage à eau chaude ont été préparés et un contrat a été passé en conséquence.

Les plans et devis ont été préparés par ce département, et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. H. Walters.

Entrepreneur pour la construction de l'édifice, M. P. Navin.

Entrepreneur pour l'appareil de chauffage, M.

NAPANEE.

BUREAU DE POSTE, DE LA DOUANE ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

La construction de cet édifice, dont la description se trouve dans mon rapport de l'année dernière, a été poussée sans interruption, et on espère terminer les travaux cet automne. Les plans etc., ont été préparés pour un appareil de chauffage à eau chaude. Les plans etc., ont été préparés par ce département et les travaux sont sous sa surveillance.

Architecte-surveillant, M. F. Bartlett.

Commis des travaux, M. J. E. Herring.

Entrepreneur, M. George Newlands.

OTTAWA.

FERME EXPÉRIMENTALE CENTRALE (STATION AGRONOMIQUE).

Les constructions suivantes dont j'ai parlé dans mon rapport de l'année dernière ont été terminées.

Résidence du surintendant général.

Quatre résidences pour les employés du personnel.

La grange et les écuries.

Le musée et les bureaux.

Et on a posé des appareils de chauffage dans les résidences, le musée et les bureaux.

Le 30 juillet 1888, un contrat a été passé pour la construction d'un bâtiment devant servir de serre, etc. Cet édifice aura un étage et demi de hauteur sur fondation en pierre, dont le rez-de-chaussée contiendra une pièce pour les grains, de 24 × 17 pieds, une salle de 37 × 16 pieds pour la mise en pots des fleurs et deux pièces au-dessus. Adjacente à cette dernière pièce, se trouvent deux serres en bois sur fondation en pierre de 80 pieds 6 pouces, sur 13 pieds, et 80 pieds 6 pouces sur 14 pieds respectivement.

On a installé un appareil de chauffage à eau chaude et l'édifice est maintenant occupé.

Au mois d'août dernier on a passé contrat pour la construction d'un bâtiment à un étage et demi de 100 × 30 pieds, pour un poulailler, lequel édifice a été terminé dans le cours de l'année.

Le 23 octobre, un contrat a été passé pour la construction d'un cottage connu comme étant le cottage numéro un, près de la grange, et aussi pour l'érection d'une écurie pour le surintendant, les deux bâtiments étant en bois sur fondation en pierre. Le cottage comprendra un sous-sol non terminé, un rez-de-chaussée où se trouveront un salon, une cuisine, un garde-manger, un bureau et un hangar, et une mansarde contenant trois pièces. L'écurie comprendra une remise, deux stalles et un fenil.

Les plans et les devis ont été préparés, et les travaux exécutés sous la surveillance de ce département.

Commis des travaux, pour la résidence du surintendant, la grange et les écuries, le musée et les bureaux, le cottage n° 1, le magasin des grains et les serres, le poulailler, les écuries du surintendant, les modifications des cottages de la ferme, les différents appareils de chauffage et du gaz et les travaux de moindre importance, etc., M. W. J. Beckett.

Commis des travaux pour les quatre résidences du personnel, M. James Gibson.

Entrepreneur pour la résidence du surintendant général, M. T. Jones.

Entrepreneurs pour les quatre résidences du personnel, le cottage n° 1 et les écuries du surintendant général, MM. Tobin et O'Keefe.

Entrepreneur pour la grange et les écuries, le musée et les bureaux, et le poulailler, M. W. Stuart.

Entrepreneurs pour les magasins des grains et les serres, MM. Beaudet et Desjardins.

Entrepreneurs pour l'appareil de chauffage de la résidence du surintendant général et les quatre résidences du personnel, MM. F. G. Johnson et Cie.

Entrepreneurs pour l'appareil de chauffage du musée et des bureaux, des serres et des magasins à grains, MM. Garth et Cie.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT.

Les bardeaux détériorés de la toiture de l'hôtel ont été enlevés et remplacés par de la tôle galvanisée.

Tous les raccordements avec les égouts ont été mis à nu et examinés par un ingénieur d'hygiène employé par le Gouverneur Général, tout le plancher pourri du sous-sol a été renouvelé, et une partie d'une des pièces du sous-sol a été cloisonnée et munie de tablettes, pour servir de cave à vins. Les fournaises, les poêles et les tuyaux ont été réparés et nettoyés; on a acheté des couvertures, des rideaux de châssis, des tapis, de la vaisselle, de la verrerie, etc; un nombre considérable de pièces ont été badigeonnées, peinturées, tapissées, et les châssis ont subi les réparations nécessaires.

L'égout de la cour a été ouvert et nettoyé, un canal de 650 pieds a été creusé et on y a posé un tuyau en tuile de six pouces, pour raccorder le cottage avec le système de drainage, 465 pieds de canal ont été creusés et on y a mis un tuyau à gaz de deux pouces jusqu'à la buanderie.

On a reconstruit 2,200 pieds linéaires de clôture de ceinture et 3,300 pieds linéaires de clôture à trois traverses; 660 pieds linéaires de clôture de ceinture et 1,000

pieds de clôture ont été réparés, et 400 pieds de trottoirs de 3 pieds 4 pouces de largeur ont été posés

Les tapis ont été levés, secoués et reposés; le nettoyage général ordinaire a été fait, et on a pris soin et tenu en bon ordre les serres, les jardins, les pelouses et le terrain.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de ce département.

Commis des travaux, M. W. Hutcheson.

ÉDIFICES DE L'EST ET DE L'OUEST.

Des réparations, du nettoyage, du badigeonnage, du peinturage nécessaires, ont été faits, les murs ont été jointoyés et du mobilier a été acheté et de l'installation a été faite, sous la surveillance de ce département.

PARC DU MAJOR'S HILL.

Ces terrains ont été tenus en bon état et les allées, les pelouses, etc., ont subi des améliorations.

NOUVEAU PALAIS ADMINISTRATIF, RUE WELLINGTON.

Des plans et des devis ont été préparés pour la construction de trois ascenseurs pour les personnes et d'un ascenseur pour les marchandises; des soumissions ont été reçues en conséquence, et les travaux sont maintenant en voie d'exécution; l'escalier en fer et l'appareil de chauffage ont été terminés, et l'installation de l'édifice était avancée au point que le second étage était occupé par le département des Sauvages, le 1er mai.

Les plans, etc., ont été préparés par ce département et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. Samuel Adams.

Entrepreneur pour la construction de l'édifice, M. A. Charlebois.

Entrepreneurs pour l'appareil de chauffage, MM. Garth et Cie.

Entrepreneur pour les ascenseurs, M. John Fensom.

ÉDIFICE DU PARLEMENT.

La toiture de la bibliothèque a été remplacée par une couverture en cuivre; l'appartement du président du Sénat a été modifié, deux nouvelles pièces ont été installées, peinturées, tapissées et meublées, et toutes les pièces ont été meublées à neuf là où c'était nécessaire.

Les bureaux, etc., de tout l'édifice ont subi les modifications, les réparations et les changements ordinaires, on y a fait le nettoyage et le peinturage habituels, et on a fait l'acquisition du mobilier nécessaire.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de cette division du département.

IMPRIMERIE FÉDÉRALE.

Cet édifice, dont la description se trouve dans un rapport antérieur, est presque terminé, et on est à en faire l'installation.

Les plans et les devis ont été préparés par ce département et les travaux sont sous sa surveillance.

Architecte surveillant, M. J. P. M. Lecours.

Commis des travaux, M. H. L. Pinard.

Entrepreneur, M. John A. Askwith.

TERRAINS DU PARLEMENT.

Ces terrains ont été entretenus d'une manière satisfaisante.

ÉDIFICES FÉDÉRAUX, RÉPARATION DES RUES.

La petite rue Sussex, de la rue Sussex au Bassin du canal, ainsi que la rue Est du canal et la rue Ouest, ont été nivelées et macadamisées d'un bout à l'autre.

L'escalier et le trottoir de la côte de la rue Saint-Patrice ont été réparés, ainsi que la chaussée et les trottoirs de la rue Wellington et la clôture et les trottoirs de la place Cartier.

Les différents passages, trottoirs et allées ont été entretenus libres de neige pendant l'hiver.

VICTORIA HALL.

Un parquet en ciment a été posé dans le sous-sol dont les plafonds ont été faits en bois. A la partie qui fait face à la rue, des embrasures en brique munies de vitres de niveau avec le trottoir ont été construites dans le sous-sol; un mur de ceinture en pierre a été construit sur les rues O'Connor et Queen et du côté ouest du lot; et la cour a été nivelée.

Les plans, etc., ont été préparés par ce département.

Commis des travaux, M. Samuel Adams.

PEMBROKE.

BUREAU DE POSTE.

Cet édifice, dont la description se trouve dans mon rapport de l'année dernière, est maintenant en voie de construction et on espère qu'il sera terminé de manière à être occupé vers la fin de l'exercice 1889-90.

Les plans, etc., ont été préparés par le département et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. J. L. Morris, A.T.F.

Entrepreneurs, MM. Munro, Beatty et Grieve.

PETERBOROUGH.

BUREAU DE POSTE.

On est à faire des arrangements pour installer dans la tourelle une horloge à sonnerie munie de cadrans illuminés.

PORT-ARTHUR.

BUREAU DE POSTE.

On est à faire des négociations dans le but d'acquérir un emplacement pour l'érection de cet édifice.

PRESCOTT.

BUREAU DE POSTE, BUREAUX DE LA DOUANE ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

La construction de cet édifice, dont la description se trouve dans mon rapport de l'année dernière, est en voie d'exécution.

Les plans, etc., ont été préparés par le département et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. D. Barr.

Entrepreneurs, MM. Crain et Mix.

SAINT-THOMAS.

BUREAU DE POSTE.

Le plancher du couloir du bureau de poste a été renouvelé, et les ouvrages en plomb ont été réparés.

Architecte surveillant, M. Charles Horton.

TORONTO.

DOUANE.

Les bureaux ont subi diverses réparations et modifications; les murs et les plafonds du sous-sol ont été blanchis à la chaux et les chaudières recouvertes d'un appareil breveté.

Architecte surveillant, M. D. B. Dick.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Le plancher du rez-de-chaussée et une partie de celui du premier étage ont été renouvelés; les machines ont subi de légères modifications; on a aussi peinturé blanchi à chaux et fait des réparations générales.

Les plans ont été préparés par M. D. B. Dick, architecte, et les travaux sont sous sa surveillance.

BUREAU DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Diverses légères réparations ont été faites à l'appareil de chauffage, et on a posé des ouvrages en plomb et des cheminées munies de chapeaux en tôle tournants.

Les travaux sont sous la surveillance de ce département.

BUREAU DE POSTE.

Des réparations générales et de légères modifications ont été faites à l'appareil de chauffage, aux ouvrages en plomb, à la boiserie, etc.; on a acheté du mobilier, et un bureau a été installé pour servir d'entrepôt aux paquets soumis à la douane.

Architecte surveillant, M. D. B. Dick.

TRENTON.

BUREAU DE POSTE.

Cet édifice, dont la description se trouve dans mon rapport de l'année dernière, est presque terminé, et on est à installer un appareil de chauffage à eau chaude; on est à en faire l'installation, etc., pour l'usage des fonctionnaires des divers départements.

Les plans, etc., ont été préparés par le département et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. Geo. Crowe.

Entrepreneur, M. Walter Alford.

PROVINCE DU MANITOBA.

BRANDON.

BUREAUX DE POSTE.

Le 18 juin dernier on a fait l'acquisition d'un emplacement ayant 91 pieds sur l'avenue Rose sur une profondeur de 100 pieds, et on a passé un contrat pour y construire un édifice. L'édifice comprendra un corps principal de 82 × 41 pieds, et se composera d'un sous-sol en pierre, surmonté de trois étages et d'une mansade en brique; il y aura aussi une annexe à un étage, en brique, de 35 × 30 pieds. Au rez-de-chaussée se trouvera le bureau de poste, l'entrepôt de vérification, le bureau de l'inspecteur du gaz, et les bureaux des poids et mesures; au premier étage les bureaux de la douane, des terres et une voûte; et au second les bureaux du revenu de l'intérieur et l'appartement du gardien. La mansarde ne sera pas terminée.

Les plans et les devis ont été préparés par ce département.

Architecte surintendant, M. W. B. Marshall.

Commis des travaux, M. F. J. Chubt.

Entrepreneur, M. Jas. Hanburg.

SAINT-PAUL.

ÉCOLE D'INDUSTRIE.

Le 13 mai 1889, un contrat a été passé pour la construction d'une école, d'une buanderie, d'une étable, d'une écurie, de cabinets d'aisance, etc.

Ecole.—Edifice en briques à 2½ étages en forme de T, sur fondation en pierre, avec toit, planchers et cloisons en bois, la partie du front devant avoir 80 × 33 pieds 6 pouces et la partie en arrière 33 pieds 6 pouces. Au rez-de-chaussée se trouveront deux classes, deux bureaux, une salle-à-manger, une cuisine, un garde-manger et un office; au premier étage, deux dortoirs, neuf chambres à coucher, deux salles de bain; et dans la mansarde, onze chambres à coucher.

Buanderie.—Bâtiment en bois à deux étages sur fondations en pierre de 24 × 20 pieds.

Etable.—Bâtiment en bois à un étage de 18 × 24 pieds.

Ecurie et Remise.—Bâtiment en bois à un étage avec fenil, sur pilotis, de 33 × 21 pieds.

Les plans ont été préparés par le département et les travaux sont sous la surveillance de M. D. Smith, commis des travaux, à Winnipeg.

MONTAGNE DE PIERRE.

PÉNITENCIER DU MANITOBA.

Edifice du pénitencier.—Des réparations générales ont été faites, des sonneries électriques ont été posées et des réservoirs à eau ont été mis en place, et une pièce contenant la machine a été cloisonnée.

Résidence du préfet.—Des réparations générales ont été faites ; on a peinturé, badigeonné et tapissé les murs ; et l'appareil de chauffage a subi des modifications.

Résidences du médecin et des aumôniers.—Le 24 janvier 1889, un contrat a été passé pour la construction de trois édifices semblables pour loger le médecin, l'aumônier catholique et l'aumônier protestant. Dans chaque cas, l'édifice sera construit en brique sur fondations en pierre et aura 1½ étage aves les cloisons et le toit en bois et le sous-sol divisé par des murs en brique. Le sous-sol contiendra une une salle à manger, une cuisine, une chambre pour les domestiques et une pièce pour la fournaise, au rez-de-chaussée, se trouveront un salon, une salle de réception, une bibliothèque, une salle à déjeûner, une chambre à coucher, une salle de bain et une dépense ; la mansarde contiendra 4 chambres à coucher. Des tuyaux d'égout spéciaux aboutissant à un puisard sont à se poser, vu que la distance pour les raccorder au système général des égouts est trop grande. On est à faire creuser par les détenus un puits pour chaque résidence.

Ecurie du préfet.—Ce bâtiment, dont la description se trouve dans mon rapport de l'année dernière, a été terminé.

Infirmerie.—Un passage de la prison a été construit et l'édifice a été muni de nouveaux urinoirs, les châssis de la mansarde de grillages ; une porte cochère en pierre a été construite ; des lampes, du mobilier, etc., ont été achetés ; et les travaux dont j'ai parlé dans mon rapport de l'année dernière ont été terminés.

Ecurie du sous-préfet.—Cette écurie et les dépendances mesurant 46 × 24 pieds ont été construites par les détenus.

Buanderie.—L'installation dont j'ai parlé dans mon rapport de l'année dernière a été terminée et un puits a été creusé.

Cottages des gardes.—Le peinturage, le plâtrage et le badigeonnage nécessaires ont été faits.

Les plans, etc., ont été préparés par ce département.

Commis des travaux, M. D. Smith.

Entrepreneurs pour la construction des résidences des médecins et des aumôniers, MM. Tobin et O'Keefe.

WINNIPEG.

DOUANE.

De légères réparations ont été faites, du mobilier a été acheté et des sonneries électriques ont été posées.

Commis des travaux, M. D. Smith.

BUREAU DES TERRES.

Des réparations générales, sous forme de peinturage, etc., ont été faites, et on a acheté du mobilier neuf, etc., sous la surveillance du commis des travaux, M. Smith.

BUREAU DE POSTE TEMPORAIRE.

Diverses réparations et modifications nécessaires ont été faites pour rendre l'édifice propice à un entrepôt de vérification, sous la surveillance du commis des travaux, M. D. Smith.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

CALGARY.

CASERNES.

De petites réparations ont été faites au logement du commandant et à celui du sous-commissaire.

Les casernes dont il est question dans mon rapport de l'année dernière, sont presque terminées, la chambre d'ordinaire servant présentement de dortoir et l'infirmerie étant prêtes à être occupées.

Les plans, etc., ont été préparés et les travaux exécutés sous la surveillance de ce département.

Commis des travaux, M. H. D. Johnson.

Entrepreneurs, MM. Kennedy et Heney.

PALAIS DE JUSTICE.

Le 8 novembre 1888, on a passé contrat pour la construction d'un palais de justice à deux étages en pierre, ayant des murs de séparation en brique et des planchers et un toit en bois, et mesurant 91 × 51 pieds sur le plan. Au rez-de-chaussée se trouvent les pièces pour le shérif, le grand jury, les avocats, les témoins, les geoliers et les prisonniers; une voûte, des cabinets d'aisance, l'appareil de chauffage et une soute pour le combustible, les deux dernières pièces s'étendant du rez-de-chaussée au niveau du terrain au bas. Au premier se trouvent le tribunal, les chambres pour les juges, les avocats et le jury, et les cabinets d'aisance.

Les plans ont été préparés et les travaux exécutés sous la surveillance de ce département.

Commis des travaux, M. H. D. Johnson.

Entrepreneur, M. John Gillies et Cie.

INDIAN HEAD.

ÉDIFICES DE LA FERME EXPÉRIMENTALE (STATION AGRONOMIQUE).

Le 5 novembre 1888, un contrat a été passé pour la construction des édifices suivants qui sont en voie d'exécution.

Résidence du surintendant.—Maison en bois à deux étages avec sous-sol en pierre dont le corps principal a 42×34 et la cuisine annexée 24×20 pieds; au rez-de-chaussée se trouveront un passage et un escalier, un salon, une bibliothèque, une salle à manger, un bureau, une cuisine, deux garde-manger, un lavoir, un escalier de service, etc.; au premier, 9 chambres à coucher, une salle de bain, des cabinets d'aisance, etc.

Résidence de l'horticulteur.—Maison à deux étages en bois, 32 × 35 pieds, sur fondation en pierre avec une cuisine annexée de 25 × 10 pieds en arrière; au rez-de-chaussée, se trouveront un salon, un bureau, une salle à manger, et au premier il y aura 5 chambres à coucher et une salle de bain.

Cottage d'ouvriers.—Maison en bois à un étage et demi, de 27 × 21 pieds sur fondation en pierre avec une cuisine annexée de 14 × 10 pieds en arrière; cette maison contiendra un salon, une cuisine et un garde-manger au rez-de-chaussée, et trois chambres à coucher et une dépense.

Grange et écuries.—Ces édifices seront construits en bois et comprendront un corps principal de 111 × 50 pieds, ayant 40 pieds de hauteur, sur fondations en pierre, et une aile de 65 × 32 pieds et 32 pieds de hauteur. Le sous-sol est disposé de manière à loger les bestiaux et les chevaux, le rez-de-chaussée servira à l'outillage et la partie inférieure de fenil.

Les plans, etc., ont été préparés par ce département et les travaux sont sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. Angus McKay.

Entrepreneur, M. Isac R. Reilly.

MACLEOD.

CASERNES.

Le 2 novembre 1888 un contrat a été passé pour la construction d'une écurie pour la police à cheval du Nord-Ouest, bâtiment qui est maintenant terminé.

L'édifice se compose d'un corps principal de 131 pieds 6 pouces sur 29 pieds 6 pouces contenant 51 places, et d'une sellerie adjacente de 40 sur 14 pieds, au dessus du corps principal se trouve un fenil.

Les plans etc., ont été préparés par ce département et les travaux se font sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. H. J. Peters.

Entrepreneurs, MM. Williams et Willoughby.

PRINCE-ALBERT.

PALAIS DE JUSTICE ET PRISON.

On a installé dans le sous-sol du palais de justice une cuisine à l'usage de la prison.

Commis des travaux, M. H. J. Peters.

QU'APPELLE.

ÉCOLE D'INDUSTRIE.

L'allonge pour les petites filles et la boutique des charpentiers ont été terminés.
Les plans, etc., ont été préparés par ce département.
Commis des travaux, M. H. J. Peters.

RÉGINA.

CASERNES.

Des nouveaux bassins à blanchir doublés en plomb, avec les raccordements nécessaires ont été posés dans les casernes nord et sud des soldats.
Commis des travaux, M. H. T. Peters.

PALAIS DE JUSTICE.

Un appareil de chauffage à air chaud, munis de tous les tuyaux de distribution, a été placé dans le sous-sol.
Commis des travaux, M. H. T. Peters.

ÉCOLE D'INDUSTRIE.

Le 14 mai 1889, un contrat a été passé pour la construction d'une école d'industrie, à White Farm, près Régina, laquelle est en voie de construction. L'édifice aura la forme d'un T, et comprend un corps principal de 180×37 pieds ayant une aîle en arrière de 75×37 pieds. Il y aura un sous-sol en pierre et deux étages francs en briques. Au rez-de-chaussée se trouveront une salle de réunion, une salle à manger, une classe, une chambre à couture, la salle à manger de l'instituteur, une salle de réception, deux pièces pour le principal, une cuisine, une buanderie, un lavoir de cuisine, un office et un hangar à charbon; et, au premier, un dortoir pour les petites filles et un dortoir pour les petits garçons, un séchoir, onze chambres à coucher et une salle de bain.
Commis des travaux, M. H. T. Peters.
Entrepreneurs, MM. Williams et Willoughby.

PRISON ET ASILE D'ALIÉNÉS.

Le rez-de-chaussée de l'appartement du geolier et des bureaux ont subi de légères modifications, un escalier en fer a été posé entre le rez-de-chaussée et le premier étage de la prison, et une porte en fer dans le mur entre la prison et le logement du geolier et une autre entre le sous-sol et la cour.
Commis des travaux, M. H. T. Peters.

NOUVELLE RÉSIDENCE POUR LE LIEUTENANT-GOUVERNEUR.

Le 19 mars 1889, un contrat a été passé pour la construction de cet édifice sur la réserve du gouvernement, et les travaux sont maintenant en voie d'exécution.

L'édifice sera en briques sur fondations en pierre, avec cloisons, planchers et toit en bois; il se composera d'un corps principal de 64′ 6″ par 55′ 0″, et d'une annexe pour les domestiques, les bureaux et les chambres à coucher, de 56′ 0″ × 42′.

Le sous-sol servira à la fournaise, aux combustibles, et de magasin, et contiendra des réservoirs de brique pour l'eau de pluie et de puits. Au rez-de-chaussée, il y aura un couloir, un vestibule, un passage mitoyen, un escalier, deux salons, une salle à manger, une bibliothèque, une salle de billard, une cuisine, une chambre pour l'intendant, un office, un lavoir de cuisine, une laiterie, une glacière, une salle de couture, un magasin, une pièce pour la vaisselle, une cave à vins, un coffre-fort emmuraillé et un lavoir; et au premier étage, il y aura 15 chambres à coucher, deux chambres de toilette avec bains, et aussi une salle de bains et des cabinets d'aisance.

Les plans, etc., ont été préparés par le département et les travaux sont sous sa surveillance.
Commis des travaux, M. H. J. Peters.
Entrepreneur, M. W. Henderson.

ANCIEN HOTEL DU GOUVERNEMENT.

Un hangar pour le charbon et une glacière ont été construits et les édifices et les dépendances ont subi de légères réparations générales.

MANÈGE.

Le 3 novembre 1888, un contrat pour l'érection d'un manège pour remplacer celui qui a été incendié a été passé, et les travaux sont maintenant en voie d'exécution. A l'exception d'une porte cochère de 20×20 pieds, à l'entrée principale, l'édifice sera semblable à celui qui a été détruit. Le bâtiment sera en bois de 125×210 pieds, à l'exclusion de la porte cochère, et comprendra un manège de 73×119 pieds, 4 salles de 73×26; 2 de 55×26 pieds et un gymnase de 74×25 pieds avec une grande salle de réunion au dessus de la même grandeur.

Les plans, etc., ont été préparés par ce département et les travaux se font sous sa surveillance.

Commis des travaux, M. H. T. Peters.

Entrepreneur, M. T. Stewart.

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

KAMLOOPS.

ÉCOLES D'INDUSTRIE POUR LES SAUVAGES.

Le 4 juin 1889, un contrat a été passé pour la construction de trois édifices en bois sur fondation en pierre, comme suit:

Edifice du centre.—Ce bâtiment se composera d'un corps principal de 31 × 34 pieds et d'une annexe de 25 × 18 pieds, devant contenir, au rez-de-chaussée, une grande salle à manger, un salon pour le surintendant, un bureau pour le surintendant, une cuisine et une salle; et au premier étage, deux classes, une infirmerie, une chambre à coucher pour le surintendant et des cabinets d'aisance.

Division des petits garçons.—Bâtiment de 49′ 9″ × 33′ 6″, devant contenir, au rez-de-chaussée, une salle de récréation, un dortoir, un atelier de tailleur, une pièce pour l'instituteur, un lavoir, deux salles de bain et un passage, et au premier étage, deux dortoirs, une chambre à coucher pour l'instituteur, une pièce de réserve, un passage et des cabinets d'aisance.

Division des petites filles.—Bâtiment de 30′ 6″ × 22′, devant contenir, au rez-de-chaussée, une buanderie, une salle à repasser, un séchoir; et, au premier étage, deux dortoirs, une chambre à coucher pour les domestiques et des cabinets d'aisance.

Les plans, etc., ont été préparés par le département et les travaux sont sous la surveillance de M. F. C. Gamble, I. C.

Commis des travaux, J. T. Burnyeat.

Entrepreneur, M. John D. Ross.

KUPER.

ÉCOLE D'INDUSTRIE POUR LES SAUVAGES.

Un contrat pour la construction de ces édifices, qui sont semblables à ceux de Kamloops, a été passé le 27 mai 1889; et les travaux sont en voie d'exécution, sous la surveillance de M. F. C. Gamble, I. C.

Commis des travaux, M. Walter Ford.

Entrepreneur, M. W. Rockett.

NANAIMO.

BUREAU DE POSTE.

Le toit a subi de légères réparations.

NEW-WESTMINSTER.

PÉNITENCIER.

Le 23 avril 1889, un contrat a été passé pour la construction d'un bâtiment en bois à deux étages sur fondation en pierre, devant servir de résidence au préfet du pénitencier. Cette résidence se composera d'un corps principal de 55′ × 48′ et d'une aile de 30′ 6″ × 20′, contenant, au rez-de-chaussée, un salon, une salle à manger, une bibliothèque, une chambre à coucher, un passage, une cuisine, un lavoir de cuisine, un garde-manger et une glacière; au premier étage, 7 chambres à coucher, une salle de bain et un passage.

Les logements pour les fonctionnaires célibataires, dont il est question dans mon dernier rapport, ont été terminés, et une galerie a été ajoutée le long de la façade de l'édifice, le salon et la salle à manger ont été munis de grilles, et l'édifice est chauffé au moyen de poêles.

Une étable a été construite par les détenus avec les matériaux fournis par le département.

Le gaz a été posé partout sur le terrain, des reverbères montés sur des poteaux en fer ont été posés, et plusieurs lumières additionnelles ont été mises dans l'édifice principal.

Le service de l'eau a subi des modifications et des réparations.

La boulangerie a subi plusieurs améliorations.

Une cloche d'alarme a été posée dans une tour convenable sur le toit de la prison.

Les travaux sont exécutés sous la surveillance de M. F. C. Gamble, I. C.

Entrepreneurs de la résidence du préfet et du cottage, MM. Ackerman Frères.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Des réparations générales ont été faites à la partie de l'édifice qui sert de bureau de poste, pour lequel du mobilier a aussi été acheté ; et aux cabinets d'aisance en terre sèche on a substitué des latrines.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de M. F. C. Gamble, I. C.

VANCOUVER.

BUREAU DE POSTE, ETC.

On a fait l'offre d'un emplacement à l'encoignure des rues Pender et Granville, mesurant 130 pieds de front sur une rue et 75 sur l'autre, et le département est à préparer des plans et devis de l'édifice.

VICTORIA.

DOUANE.

Des réparations aux tuyaux à gaz et à l'eau, au réservoir, au lavoir, etc., etc., ont été faites sous la surveillance de M. F. C. Gamble. I. C.

BUREAU DE POSTE.

Des réparations ont été faites aux voûtes à l'épreuve du feu. Une nouvelle installation a été faite pour le maître de poste, les facteurs ; une stalle a été disposée pour le vendeur de timbres ; des poêles ont été achetés et l'appareil à gaz a été disposé d'une nouvelle manière dans la division des mandats de poste.

Les travaux sont exécutés sous la surveillance de M. F. C. Gamble, I. C.

EN GÉNÉRAL.

Les réparations ordinaires ont été exécutées, les articles habituels d'ameublement ont été fournis et un grand nombre d'édifices dont il n'est pas ici question, ont été nettoyés, badigeonnés, etc.

APPROVISIONNEMENT DE L'EAU DES ÉDIFICES FÉDÉRAUX.

L'alimentation de l'eau des différents édifices fédéraux, à l'exception des pénitenciers et des édifices militaires est sous le contrôle de cette division du département. Cinquante-quatre édifices, dans trente-trois localités sont alimentés par des compagnies d'aqueduc, le reste prend son eau dans des puits où l'obtient au moyen de pompes et de réservoirs.

ÉCLAIRAGE DES ÉDIFICES FÉDÉRAUX.

L'éclairage des édifices fédéraux, à l'exception des pénitenciers et des édifices militaires est sous le contrôle de cette division du département. Soixante édifices, à l'exclusion de ceux d'Ottawa, ont été éclairés par le gaz fourni par les compagnies des diverses localités, deux édifices par la lumière électrique incondescente, un par la gazoline et le reste par le pétrole ; à quatre des édifices mentionnés en dernier lieu on a employé une lumière arc pour l'éclairage à l'extérieur.

CHAUFFAGE DES ÉDIFICES FÉDÉRAUX (COMBUSTIBLE).

Des soumissions ont été demandées par la voie des journaux, et du combustible a été fourni à 88 édifices fédéraux.

MÉCANICIENS, CHAUFFEURS, ETC.

ÉDIFICES FÉDÉRAUX.

Les différents mécaniciens, chauffeurs et gardiens et les appareils de chauffage des édifices fédéraux, à l'exception de ceux des pénitenciers et des édifices militaires, sont sous le contrôle de cette division du département.

TAOMAS FULLER,
Architecte en chef.

ANNEXE No. 3.

LISTE

DES

INGÉNIEURS, MÉCANICIENS, CHAUFFEURS ET GARDIENS

DES

ÉDIFICES PUBLICS DU CANADA,

INDIQUANT

LA DATE DE LEUR NOMINATION, LEUR SALAIRE, ETC.

ANNEXE No. 3.

N° de renvoi 103,121.

ETAT indiquant les noms des ingénieurs, mécaniciens, chauffeurs, concierges, préposés aux ascenseurs et gardiens employés dans les édifices fédéraux, le 30 juin 1889.

Place.		Edifice.	Nom.	Emploi.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Durée du service.	Montant total payé pendant l'année.
						$ cts.		$ cts.
Amherst	N.-E.	Bureau de poste	James Morrison	Concierge	2 novembre 1886	33 33	12 mois	400 00
Antigonish	"	Edifice public	H. P. Hill	do	1er mars 1887	3 75	12 do	45 00
Arichat	"	Edifice sur l'empl. du B.P.	John McAskill	do	16 septembre 1887	1 25	12 do	15 00
Baddeck	"	Edifice public	Alex. S. McDonald	do	23 décembre 1886	16 67	12 do	200 00
Halifax	"	Edifice fédéral	John Powell	Mécanicien	1er octobre 1871	62 50	12 do	750 00
do	"	do	Richard Power	Chauffeur	1er do 1871	50 00	9 do	450 00
do	"	do	M. Sullivan	Concierge	31 do 1885	33 33	12 do	400 00
do	"	do	John Dunn	Gardien	1er avril 1887	39 00	12 do	468 00
do	"	Entrepôt de vérification	Wm. Power	Concierge	26 janvier 1887	41 67	12 do	500 00
New-Glasgow	"	Bureau de poste	Jeff. Fraser	Concierge temporaire	1er octobre 1888	33 33	12 do	400 00
North-Sydney	"	Edifice public	C. P. Moffatt	do	6 février 1889	33 33	12 do	400 00
Pictou	"	Douane	Geo. Robson	Concierge	31 janvier 1888	33 33	12 do	400 00
Truro	"	Bureau de poste	Hugh McCullock	do	22 septembre 1888	33 33	12 do	400 00
Windsor	"	do	J. W. Smith	do	20 juillet 1886	33 33	12 do	400 00
Yarmouth	"	Edifice public	Robert Speers	do	23 décembre 1886	33 33	12 do	400 00
Charlottetown	I.P.-E	Edifice fédéral	D. McLeod	Mécanicien	12 septembre 1872	33 33	12 do	400 00
do	"	do	J. S. McLeod	Chauffeur	13 décembre 1887	28 00	12 do	336 00
do	"	do	James Grant	Gardien	18 août 1881	37 00	12 do	444 00
do	"	do	George Walker	do	19 janvier 1875	37 00	12 do	444 00
Montague	"	Edifice public	Martin Lambert	Concierge	12 janvier 1887	10 00	12 do	120 00
Summerside	"	Edifice fédéral	James Brazil	do	5 novembre 1885	33 33	12 do	400 00
Bathurst	N.-B.	Bureau de poste	J. A. Melancon	do	13 avril 1887	33 33	12 do	400 00
Frédéricton	"	do	Jas. Perkins	do	31 mai 1881	33 33	12 do	400 00
Moncton	"	do	E. B. Hicks	do	11 janvier 1886	33 33	12 do	400 00
Newcastle	"	do	Patrick Keating	do	2 octobre 1886	33 33	12 do	400 00
St.-Stephen	"	do	Samuel Topping	do	25 mai 1887	33 33	12 do	400 00
Sussex	"	do	Thos. Asbill	do	19 octobre 1883	33 33	12 do	400 00
Saint-Jean	"	Douane	G. H. Jones	Mécanicien	17 février 1880	60 00	12 do	720 00
do	"	do	Christopher White	Chauffeur	9 novembre 1885	50 00	6 do	300 00
do	"	do	T. W. Shaw	Concierge	8 décembre 1881	41 67	12 do	500 00
do	"	Bureau de poste	Henry Howe	Mécanicien	4 novembre 1881	55 00	12 do	660 00
do	"	do	Ed. Haney	Préposé à l'ascenseur	27 do 1882	45 00	12 do	540 00

do	"	Pénitencier	Geo. Campbell	Concierge	29 octobre	1880	37	50	12	do	450 00
Woodstock	"	Bureau de poste	Richard Maxted	do	8 do	1885	33	33	12	do	400 00
Coaticook	Qué.	Edifice public	Israël Baldwin	do	27 juin	1889	33	33	12	do	400 00
Hull	"	Bureau de poste	Thomas Paquin	do	9 janvier	1888	16	66	12	do	200 00
Montréal	"	Edifice fédéral	Thos. Ryan	Mécanicien en chef	4 mars	1882	85	00	12	do	1,020 00
do	"	Entrepôt de vérification	M. Boyer	Chauffeur	4 do	1882	50	00	12	do	600 00
do	"	Bureau de poste	John Watson	Mécanicien	18 octobre	1876	65	00	12	do	780 00
do	"	do	L. D. Thibault	Lumière électrique et prép. à l'ascenseur	1er juin	1885	60	00	12	do	720 00
do	"	Revenu de l'intérieur	F. Greene	Mécanicien	1er janvier	1885	60	00	12	do	720 00
do	"	Douane	W. Wallace	Chauffeur	1er octobre	1882	50	00	8	do	400 00
do	"	do	J. H. Marchand	do	2 décembre	1882	50	00	8	do	400 00
do	"	Salle d'exercice et d'armes	Wm. McDonald	Mécanicien	21 février	1888	45	00	12	do	540 00
Québec	"	Entrepôt de vérification	Jas. Mathews	do	4 décembre	1885	55	00	12	do	660 00
do	"	do	Wm. Stephens	Chauffeur	29 octobre	1886	40	00	8	do	320 00
do	"	Bur. des ins.-mes. de bois	John O'Neil	do	8 septembre	1886	45	00	8	do	360 00
Sherbrooke	"	Edifice public	Thos. Rawson	Concierge	12 décembre	1884	33	33	12	do	400 00
Sorel	"	do	P. St. Michel	do	22 septembre	1886	33	33	12	do	400 00
Saint-Jean	"	Bureau de poste	Widow J. Forrant	do	30 mai	1888	16	66	12	do	200 00
do	"	do	Wm Comper	Gardien	28 décembre	1881	12	50	12	do	150 00
Trois-Rivières	"	Douane	J. B. Gérin-Lajoie	Concierge	18 septembre	1888	58	33	12	do	700 00
do	"	Bureau de poste	Jas. Charbonneau	do	27 juillet	1883	33	33	12	do	400 00
Amherstburg	Ont.	Edifice public	John Lovegrove	do	5 novembre	1885	33	33	12	do	400 00
Brockville	"	do	Wm. Shepherd	do	6 avril	1888	33	33	12	do	400 00
Brantford	"	Bureau de poste	John Squires	do	27 octobre	1880	50	00	12	do	600 00
Barrie	"	Edifice public	Fred Edwards	do	2 mars	1886	33	33	12	do	400 00
Belleville	"	do	J. P. Reeves	do	17 octobre	1883	50	00	12	do	600 00
Berlin	"	do	Widow Aug. Meinke	do	22 décembre	1887	33	33	12	do	400 00
Clifton	"	do	Gilbert Campbell	do	8 octobre	1885	33	33	12	do	400 00
Chatham	"	Bureau de poste	Henry Dunn	Mécanicien	23 septembre	1884	50	00	7	do	350 00
do	"	do	W. W. Mitchell	Concierge	7 janvier	1885	33	33	12	do	400 00
Cornwall	"	Edifice public	Thos. Murphy	do	7 mars	1885	30	42	12	do	365 00
Cobourg	"	Bureau de poste	Thos. Petallack	do	28 septembre	1887	15	00	12	do	180 00
Galt	"	Edifice public	Wm. Kilgour	do	23 do	1886	33	33	12	do	400 00
Guelph	"	do	A. H. Goodeve	do	26 août	1884	33	33	12	do	400 00
Gananoque	"	do	Thos. P. Richardson	do	1er mai	1889	8	33	12	do	100 00
Hamilton	"	do	Wm. Hornby	do	9 octobre	1886	50	00	12	do	600 00
do	"	do	Thos. Nicholson	Mécanicien	2 mars	1887	50	00	12	do	600 00
do	"	do	Thos. Beatty	Chauffeur	7 novembre	1887	45	00	12	do	540 00
Kingston	"	Collége militaire	Wm. Johnson	Mécanicien	31 mai	1881	65	00	12	do	780 00
do	"	do	M. Madden	Chauffeur	12 octobre	1878	55	00	6	do	330 00
London	"	Douane	M. Mulckern	Mécanicien	18 septembre	1888	50	00	12	do	600 00
do	"	Bureau de poste	Wm. Greer	Concierge	16 mars	1884	33	33	12	do	400 00
do	"	do	John Price	Mécanicien	14 janvier	1884	50	00	12	do	600 00
Orangeville	"	Edifice public	John Wilkins	Concierge	15 septembre	1886	33	33	12	do	400 00
Peterborough	"	do	John Irwin	do	8 do	1887	33	33	12	do	400 00
Port-Colborne	"	do	Wm. Armstrong	do	11 juin	1888	20	00	12	do	240 00
Port-Hope	"	do	Levi Reynolds	do	17 novembre	1885	33	33	12	do	400 00
Stratford	"	do	F. H. Roberts	Mécanicien	7 février	1884	50	00	12	do	600 00
Sainte-Catherine	"	do	Wm. Bryson	Concierge	9 août	1883	33	33	12	do	400 00
Saint-Thomas	"	do	Jas. Russell	do	4 septembre	1885	33	33	12	do	400 00

Endroit.	Edifice.	Nom.	Emploi.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Durée du service.	Montant total payé pendant l'année.
					$ cts.		$ cts.
Toronto..... Ont.	Edifice fédéral.....	J. A. Wills.....	Mécanicien en chef..	23 août 1873....	125 00	12 mois ..	1,500 00
do ..... "	Douane.....	Jas. Humphreys.....	Chauffeur.....	16 novembre 1881 ...	50 00	6 do ..	300 00
do ..... "	Edifice du revenu.....	F. Simmons.....	do	21 janvier 1887 ...	50 00	6 do ..	300 00
do ..... "	Entrepôt de vérification..	Jas. Cosgrave.....	Mécanicien	28 décembre 1874....	65 00	12 do ..	780 00
do ..... "	do ..	Ed. Appleton	Chauffeur.....	23 septembre 1886....	55 00	12 do ..	660 00
do ..... "	do ..	Alex. Day	Préposé à l'ascenseur.	1er décembre 1887....	45 00	12 do ..	540 00
do ..... "	do ..	Wm. Chenery.....	do ..	1er do 1887....	45 00	12 do ..	540 00
do ..... "	do ..	Wm. J. Slean.....	do ..	2 mars 1888...	45 00	12 do ..	540 00
do ..... "	do ..	Jas. Richardson.....	Gardien	3 septembre 1888...	1 50	par jour.....	547 00
do ..... "	Bureau de poste.....	Henry L. Bell.....	Mécanicien	9 mai 1885 ..	50 00	6 mois.....	300 00
do ..... "	do	Wm. Woods..	Chauffeur...	5 octobre 1888....	50 00	6 do ..	300 00
do ..... "	do	James Claxton.....	do	25 do 1882....	50 00	6 do ..	300 00
Windsor..... "	do	F. Parker.....	Mécanicien	3 do 1888....	50 00	12 do ..	600 00
do ..... "	do	W. Curtis..	Concierge.....	9 novembre 1880....	33 33	12 do ..	400 00
Winnipeg..... Man.	do	J. P. Alexander.....	Mécanicien	1er juin 1888....	70 00	12 do ..	840 00
do ..... "	do	Patrick Dillon.....	Chauffeur.....	1er février 1889....	45 00	6 do ..	270 00
do ..... "	do	Jos. Coutu	Préposé à l'ascenseur.	16 mars 1887....	45 00	12 do ..	540 00
do ..... "	do	Ernest Lecourt.	Gardien	27 octobre 1887 ...	45 00	12 do ..	540 00
do ..... "	do	Jos. Cauchon	Concierge.....	12 juin 1888....	50 00	12 do ..	600 00
Prince-Albert..... T.N.-O.	Palais de justice et prison	George Northgraves.....	do	14 do 1887 ...	33 33	12 do ..	400 00
Nanaïmo..... C.-B.	Edifice public.....	John Thompson.....	do	10 novembre 1883....	50 00	12 do ..	600 00
New-Westminster..... "	do	John McMurphy.....	do	1er octobre 1884 ...	50 00	12 do ..	600 00

R. STECKEL.

ANNEXE No. 4

RAPPORT

SUR LES

SERVICES DU CHAUFFAGE, DU GAZ, DE L'EAU, DES SONNERIES, ETC.

DANS LES

EDIFICES PUBLICS, OTTAWA,

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1889

PAR

JOHN R. ARNOLDI, Ingénieur-Mécanicien.

ANNEXE No 4.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR MÉCANICIEN EN CHEF.

N° de renv. 101,754.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR MÉCANICIEN EN CHEF,

OTTAWA, 28 août 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter, au sujet des édifices publics d'Ottawa, le rapport suivant pour l'exercice expiré le 30 juin 1889, savoir :—

ÉDIFICE DU PARLEMENT.

En dehors de l'entretien ordinaire de l'appareil électrique, des chaudières, des services de l'acqueduc, du gaz ou des cloches, il n'y a rien eu à faire dans le cours du dernier exercice.

Par suite des modifications qu'a subies l'appartement du président du Sénat, il devint nécessaire de changer et de prolonger les appareils de ventilation et de chauffage dans le voisinage de ces pièces.

Le système de ventilation de la chambre du comité des chemins de fer, a aussi beaucoup été amélioré en agrandissant le tuyau pour le passage du mauvais air.

ÉDIFICES DE L'EST ET DE L'OUEST.

On n'a eu qu'à s'occuper de l'entretien ordinaire de l'appareil de chauffage, des chaudières, et des services de l'acqueduc, du gaz et des cloches.

COUR SUPRÊME.

L'entretien ordinaire de l'appareil de chauffage, des services du gaz, de l'aqueduc et des cloches a été tout le travail à faire.

BUREAU DE POSTE ET DE DOUANE, OTTAWA.

On n'a eu besoin de s'occuper que de l'entretien de l'appareil de chauffage, des chaudières et des services du gaz, de l'aqueduc et des cloches.

MUSÉE DE GÉOLOGIE.

Il n'y a eu à faire que les réparations ordinaires des services de l'aqueduc, du gaz et des cloches.

TERRAIN DU PARLEMENT, SERRE CHAUDE.

On n'a eu à s'occuper que de l'entretien.

BUREAUX DES AFFAIRES DES SAUVAGES (À BAIL).

Rien en dehors de l'entretien ordinaire des services de l'aqueduc, du gaz et des cloches n'a été requis.

DÉPARTEMENT DES POSTES (À BAIL). DIVISION DE LA CAISSE D'ÉCONOMIE.

Trois autres cabinets d'aisance ont été posés dans cet édifice dans le cours du dernier exercice, à part quoi on n'a eu à s'occuper que de l'entretien des services du gaz, de l'acqueduc et des cloches.

PARC DE LA CÔTE DU MAJOR.

Il n'a été besoin ici que des réparations ordinaires aux conduites d'eau, boyaux, etc., servant à l'arrosage.

GALERIE DES BEAUX-ARTS, ETC.

On a jugé nécessaire de prolonger l'appareil à gaz et de poser de nouvaux cabinets d'aisance.

RIDEAU HALL.

Onze cabinets d'aisance, ancien système, ont été enlevés et remplacés par d'autres d'un système meilleur, et nouveau, ce dont il y avait grand besoin. Le service de l'eau chaude a été complètement réparé, et une nouvelle fournaise a été posée pour chauffer l'eau destiné aux bains, etc.

A part l'entretien et la réparation des services du chauffage, du gaz et de l'aqueduc, on n'a eu rien autre chose à faire.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JNO. R. ARNOLDI
Ingénieur-mécanicien en chef.

A M. A. Gobeil,
Secrétaire du département des travaux publics,
Ottawa.

ANNEXE No. 5.

RAPPORT

SUR LES

Havres, Ports et Rivières, les Dragueurs, le Dragage et les Levées de Plans,

PAR TOUT LE CANADA,

POUR L'EXERCICE EXPIRÉ LE 30 JUIN 1889

PAR

HENRY F. PERLEY, INGÉNIEUR EN CHEF.

ANNEXE No. 5.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

N°. de renv. 103,848.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 27 novembre, 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre avec la présente, mon rapport annuel sur les travaux des havres, sous ma direction, durant le dernier exercice fiscal.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
HENRY F. PERLY,
Ingénieur en chef.

A M. A. GOBEIL,
Secretaire, du département des travaux publics,
Ottawa.

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

ANNANDALE.

La jetée de ce nom est située dans le comté de King, sur la côte nord de la Grande-Rivière, près de son embouchure dans la baie de Boughton, à 14 milles, par terre, au sud de Souris, terminus oriental du chemin de fer de l'Ile du P-E. C'est le principal lieu de commerce du grand district agricole qui l'entoure. Le poisson et les produits du sol constituent les exportations, tandis qu'on y importe surtout des marchandises de toutes sortes et du charbon.

La jetée est une de celles qui ont été construites par le gouvernement local et dont le gouvernement fédéral s'est chargé. Elle se compose d'une approche de 300 pieds de longueur et de 23 pieds de largeur, et d'un corps principal, long de 140 et large, en moyenne, de 36 pieds.

L'approche, à l'exception d'une courte travée recouverte d'un tablier, est en charpente à encaissement en bois équarri, chargée de fascines, pierre et argile. Le corps principal est composé de quatre piles, de formes et dimensions différentes, en charpente à encaissement, en bois équarri, et de palées ; le tout surmonté d'un tablier.

En 1884-85, le département y fit les réparations nécessaires pour la rendre utile au trafic de la saison ; l'ouvrage principal a consisté en l'enfoncement de pieux jointifs à l'extrémité ouest de la face du quai, sur une distance de 85 pieds.

Pendant la dernière année fiscale, on a planté des pieux jointifs snr un parcours de 55 pieds, sur sa face, ainsi qu'à ses extrémités ; remplacé 22 pieux, à son intérieur, qui avaient été rongés par les vers, et renouvelé le tablier aux endroits nécessaires.

A l'eau basse des grandes mers, qui y montent de 5 pieds, il y a sept pieds d'eau à la face. En avant de la face des piles qui regarde le chenal, la grève se dessèche jusqu'à 15 pieds en deça de la dite face.

JETÉE DE BELFAST.

Située dans le comté de Queen, sur la rive sud de la baie Orwell, à environ 1 mille du village d'Eldon. Elle a été construite par le gouvernement local, il y a plusieurs années, afin de faciliter le chargement des produits de la contrée environnante. En outre de son importance comme port de chargement, les vaisseaux à vapeur de la compagnie de navigation de l'Ile du Prince-Edouard, qui circulent entre Charlottetown et la baie Orwell, y font escale 3 fois par semaine.

La jetée, longue de 600 pieds, a une largeur variant de 24 à 35 pieds, et se termine au large par un L de 105 pieds de longueur, et de 20 pieds de largeur ; la face de la jetée qui regarde le chenal a donc 140 pieds. Cette face à une hauteur de 16 à 18 pieds ; à l'eau basse des grandes mers, qui s'élèvent de 8 pieds, elle baigne dans une profondeur de 5 à 7 pieds d'eau. A 10 pieds de cette face l'eau est profonde de 9 pieds ; la grève, à l'eau basse des grandes mers se dessèche jusqu'à près de 200 pieds en deçà de l'extrémité extérieure du quai. A l'exception de deux petites ouvertures, la jetée a des parements en bois carré ; son extrémité intérieure, sur une étendue de 390 pieds est remplie de fascines et d'argile, et son extrémité extérieure, ainsi que son L, sont couverts d'un tablier.

En 1884-85, le gouvernement fédéral prit possession de cette jetée, la renforça par des défenses sur la face du côté du chenal, et répara le tablier aux endroits nécessaires.

En 1887-88, on répara l'extrémité ouest du L, et l'on planta des pieux, à cinq pieds de distance, le long de sa face, du côté du chenal, et le long de cette extrémité, pour remplacer ceux qui avaient été plantés en 1884-85 et qui, rongés par les tarets, avaient été enlevés par la glace.

La somme affectée l'année dernière aux réparations de la jetée, fut employée à démolir et à reconstruire une partie de l'extrémité orientale du L ; à renouveler le tablier de son extrémité ouest, et à la charger de lest ; à régaler et mettre en bon ordre les parties les plus avariées de l'approche.

BRISE-LAMES DE L'ANSE DE CAMPBELL.

L'anse de Campbell, dans le comté de King, est située sur la côte nord de l'Ile, 9 milles environ à l'ouest de East-Point, et 14 milles de Souris, terminus oriental du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.

En 1872, le gouvernement provincial fit construire un brise-lames isolé, long de 300 pieds et large de 30, sur le récif qui projette de la pointe occidentale de l'anse, afin de protéger les chaloupes et petits vaisseaux pêcheurs.

En 1882-83, le département répara ce brise-lames, l'exhaussa de deux pieds, le raccorda avec le rivage, et le prolongeant de 250 pieds, lui donna une longueur totale de 620 pieds. Toute la construction est solidement bâtie de bois équarri ; les faces de l'ancien brise-lames et du raccordement avec le rivage, sont construites à plomb, tandis que le prolongement vers le large a une inclinaison de 1 dans 1, sur le côté qui regarde la mer. A l'eau basse des grandes mers, qui s'élèvent de 4 pieds, l'extrémité extérieure du brise-lames gît dans 4 pieds d'eau.

Cette construction protège la partie orientale de l'anse contre les vents du nord et du nord-est, tandis qu'elle est totalement exposée aux vagues de l'océan, par les vents de l'est et du sud-est.

Durant la dernière année fiscale, on a remplacé deux défenses, quelques madriers, et versé une certaine quantité de lest dans la partie inclinée du brise-lames, ainsi que dans son extrémité extérieure.

CASCUMPÈQUE.

Le havre de Cascumpèque, dans le comté de Prince, est situé sur la côte nord de l'Ile, environ 17 milles au sud du Cap-Nord, et 20 milles au nord-ouest de l'entrée de la baie Richmond. La ville d'Alberton, la deuxième du comté par son importance, est située à la tête du havre et se trouve sur la ligne du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, dont une branche se rend au quai du chemin de fer, où toute espèce de vaisseaux peuvent charger et décharger leurs cargaisons.

L'activité est grande sur les quais d'Alberton. Le havre commode et sûr, a une profondeur suffisante pour permettre à tous les vaisseaux océaniques d'y mouiller ; aussi est-il recherché durant les coups de vent de l'est, et l'on y a déjà compté en rade plus de 100 vaisseaux de pêche, surtout américains.

L'entrée du havre est fermée par deux barres, dont l'extérieur, de sable, est environ à un mille au large, tandis que l'intérieure, de grès très friable est située entre les rives. Ces barres ont une largeur de près de 1,000 pieds et sont couvertes de 10 pieds d'eau, à l'eau basse des grandes mers, qui montent de 3 pieds.

Pour permettre l'entrée du havre à de plus grands navires, on a proposé de creuser dans la barre intérieure, un chenal large de 100 pieds et profond de 15 à l'eau basse. En 1885, le département commença ce chenal au moyen de mines sous-marines. Les travaux ont été poursuivis d'année en année jusqu'aujourd'hui, mais avec une progression moins rapide qu'on ne l'attendait, à cause du peu de temps favorable aux opérations efficaces (environ quatre mois dans l'année), du peu de dureté de la roche que la poudre affecte peu et qu'elle réduit en petits fragments, et de l'exposition de la barre aux tempêtes venant de l'est.

La somme votée nous a pernis durant le dernier exercice fiscal d'y pratiquer un chenal long de 150 pieds, large de 25 et profond de 15 à l'eau basse. On en a extrait 450 verges cubes de déblais.

Pour atteindre le but que l'on s'était proposé, il faudrait encore enlever 10,800 verges cubes de déblais, mesurées sur place, ou 15,100 verges cubes, mesurées sur le chaland.

CHARLOTTETOWN.

Charlottetown, capitale de la province, est située sur une langue de terre qui sépare la rivière du nord de la rivière Wilson, dans le comté de Queen.

Afin d'obtenir une plus grande profondeur d'eau et de faciliter davantage le chargement des vaisseaux, on a beaucoup dragué, aux frais des propriétaires ou locataires, près des quais de la compagnie de navigation à vapeur, du quai des héritiers Connolly, du quai de MM. Pearke, Frères et Cie, et près du quai du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard; tous ces quais sont situés dans le havre de Charlottetown.

JETÉE DE GEORGETOWN.

Georgetown, chef-lieu du comté de King, est situé sur la côte ouest de la rivière Montague, près de sa décharge dans la baie de Cardigan. C'est un des terminus du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.

Le havre est reconnu comme étant le meilleur et le plus sûr de ceux de l'Ile.

Le quai public connu sous le nom de quai de la Reine, a été construit par le gouvernement local entre 1873 et 1882, et tomba aux mains du gouvernement fédéral en 1884. Il est composé d'une culée sur le rivage, longue de 340 pieds, et de six piles, de 25 à 33 pieds de longueur, séparées par des travées. Sa longueur totale est de 642 pieds, et sa largeur varie de 25 à 33 pieds.

En 1884-85, le département fit planter des pieux jointifs le long des faces extérieures des piles et le long de l'extrémité du quai; en 1886-87, il fit reconstruire, en partie, l'extrémité extérieure du côté est de la culée sur le rivage, sur un parcours de 60 pieds et renouveler le tablier des travées.

Durant la dernière année fiscale, on rechevilla quelques pieux jointifs; l'on posa 3 poteaux d'amarrage et renouvela le couronnement, aux endroits avariés; le remblayage des piles et de la culée s'étant affaissé, on l'exhaussa au niveau du tablier des travées, au moyen de fascines, pierre et gravier.

Au bout du quai, l'eau basse des grandes mers est profonde de 12 pieds, et la limite de la mer basse se trouve à 350 pieds en deça de son extrémité extérieure.

Les grandes mers s'élèvent de 5 pieds. Les vaisseaux qui fréquentent le quai sont de grandes goëlettes qui tirent jusqu'à 10 pieds d'eau.

JETÉE DE HICKEY.

Dans le comté de Queen, sur la côte sud-est de la rivière Hillsboro, à environ 10 milles de la cité de Charlottetown, et 5 milles de la station Pisquid, sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.

La rivière Hillsboro étant navigable jusqu'à 15 milles près, en amont de Charlottetown, est le cours d'eau le plus important de l'Ile, et la jetée de Hickey est le point le plus important de son cours, depuis que le département a creusé la rivière sur ses côtés, (de la jetée) ainsi qu'à son extrémité.

Le commerce se fait au moyen de goëlettes, et l'on expédie chaque année, de la jetée, une quantité considérable de produits, que l'on remplace par du bois et du charbon étrangers. Durant la saison de la navigation, le bâtiment à vapeur qui fait le service de Charlottetown, y arrête 3 fois la semaine.

Le quai a 428 pieds de longueur, et de 22 à 29 pieds de largeur; il a cette dernière largeur sur un parcours de 180 pieds à partir de son extrémité extérieure vers la rive.

En 1884-85, on exhaussa la culée du rivage sur une longueur de 120 pieds avec de la pierre et de l'argile, puis, de là, on dépouilla entièrement le sommet du quai sur une longueur de 145 pieds, et l'on renouvela les solives, le tablier, le couronnement et les défenses; à partir de là, on fit un nouveau tablier sur un parcours de 60 pieds, et l'on renouvela les parties endommagées du tablier de la pile extérieure.

En 1887-88, les réparations consistèrent à renouveler une partie du tablier de cette même pile; à la protéger par 15 pieux, à construire un autre plan incliné dans sa face extérieure, à reconstruire la culée du rivage sur une longueur de 90 pieds et à la recharger de fascines, pierre et argile.

Pendant la dernière année fiscale, on a remplacé la pile étroite qui était bâtie le long de la face orientale de l'extrémité extérieure du quai, et qui menaçait de tomber dans le chenal dragué; le sommet de la nouvelle pile se prolonge sur les anciennes grandes piles; on a renouvelé les solives et le tablier qui recouvraient deux travées, ainsi que ceux de la pile extérieure.

L'eau basse des grandes mers, à l'extrémité du quai, et sur une distance de 113 pieds, sur chacune de ses faces, est profonde de 4½ pieds, et comme les grandes mers y montent de 9½, cette profondeur s'élève à 14 pieds, à ce moment de la marée.

JETÉE DE LA POINTE-LEWIS.

Cette jetée est située dans le comté de King, sur la côte nord de la rivière Cardigan, à une petite distance en aval du pont Cardigan, tête de la navigation pour les vaisseaux qui circulent sur la rivière, et à près de 8 milles de sa décharge dans la baie Cardigan. La station de ce nom, sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard est environ à ½ mille de la jetée.

Les goëlettes, de moyenne grandeur, s'y chargent de pommes de terre et d'avoine, tandis qu'elles y amènent surtout du charbon et du bois.

La jetée a 575 pieds de longueur, et se compose d'une culée sur le rivage de 365 pieds, de deux piles de 35 pieds chacune, d'une pile extérieure de 79 pieds, et de travées, larges chacune de 20 pieds, jusqu'à cette dernière pile, qui a une largeur de 33 pieds. L'extrémité extérieure de la jetée plonge dans 7 pieds d'eau, à l'eau basse des grandes mers, qui s'élèvent de 5 pieds; la grève à l'eau basse se découvre jusqu'à 240 pieds en deça de son extrémité.

En 1884–85, on y dépensa une petite somme pour la rendre utile au trafic.

Pendant la dernière saison, on renouvela le tablier et ses solives, ainsi que le couronnement, aux endroits nécessaires; on régala le chemin des voitures au sommet de la culée et des piles, au moyen de fascines et de pierre.

MALPÈQUE.

Le havre de Malpèque, dans le comté de Prince, est situé à l'intérieur de l'entrée orientale de la baie de Richmond, sur la côte nord de l'Ile, environ 90 milles de la Pointe de l'Est et 40 milles du Cap-Nord.

En 1877–78 et 79, le département fit construire un brise-lames, long de 600 pieds, avec une profondeur de 18 pieds, à son extrémité extérieure, à l'eau basse des grandes mers, à l'extrémité ouest des "sables de la Royauté," sur le côté est du havre, afin de protéger ce mouillage contre les vents de nord-est, dont l'action y est très puissante, et de fournir un embarcadère aux produits du voisinage.

Les marées de la baie de Richmond, contrôlées par les vents, sont très-irrégulières; elles sont très fortes par les vents d'est, et très peu marquées par les vents d'ouest.

Par un vent calme, les grandes mers montent de 3 pieds, et les petites mers, de 2 pieds.

Depuis la construction de ce brise-lames, la mer par les tempêtes venant de l'est, enlevait une grande quantité du sable qui se trouvait à son intérieur, c'est pourquoi le département fit construire un mur de soutènement de 450 pieds de longueur, partant de l'extrémité intérieure de ce brise-lames et se dirigeant vers la pointe de la Royauté (*Royalty Point*).

En 1882–83, l'enlèvement continuel du sable entre l'extrémité intérieure du mur et la Pointe, détermina le département à prolonger ce mur sur une distance de 1,920 pieds, jusqu'à la " Pointe."

Le 15 décembre 1887, survint une violente tempête du nord-est, accompagnée d'une mer extraordinairement haute, qui endommagea considérablement le brise-lames et le mur de soutènement. On a remédié à ces dommages durant le dernier exercice fiscal.

CARDIGAN-NORD

La jetée de Cardigan-Nord est situé dans le comté de King, sur la côte nord de la rivière Cardigan, près de son embouchure dans la baie du même nom, à environ six milles du pont Cardigan, tête de la navigation, et qui est aussi une station du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.

La jetée a été construite par le gouvernement provincial, il y a plusieurs années pour les besoins des habitants d'un vaste district agricole, et sert encore à l'embarquement de leurs produits. Sa longueur totale est de 383 pieds. Elle se compose d'une culée sur le rivage et de sept piles, séparées par des travées couvertes d'un tablier. Sa largeur varie de 23 à 25 pieds, jusqu'à la pile extérieure, qui est large de 32 pieds. La culée a 100 pieds de longueur, les piles ont de 19 à 25, et les travées de 14 à 26 pieds. Les parements de la culée et des piles sont en bois équarris. Elles sont remplies de fascines, pierre et argile, moins les deux dernières, au large, qui, ainsi que les travées sont surmontées d'un tablier.

L'eau basse des grandes mers a une profondeur de 5 pieds à l'extrémité extérieure de la jetée ; à 10 pieds au-delà de sa face extérieure cette profondeur s'elève à 7 pieds. Les grandes mers montent de 5 pieds, et les petites de 3. Les bas-fonds vaseux se dessèchent, à mer basse, jusqu'à 170 pieds en deça de l'extrémité extérieure.

Lorsque le gouvernement fédéral en prit possession en 1884-85, il fit protéger les deux piles extérieures, par des pieux jointifs. En 1885–86, on renouvela le tablier de la pile extérieure, et l'on régala le sommet des piles extérieures et de la culée du rivage, avec de la pierre et des fascines. Pendant la dernière année fiscale, on renouvela toutes les poutres des travées, le tablier (moins celui de la pile extérieure) et le couronnement ; on régala la culée du rivage ainsi que les piles intérieures au moyen de pierre, de fascines et d'argile.

RUSTICO—NORD

Rustico, dans le comté de Queen, est la plus importante station de pêche de la côte nord de l'Ile, et se trouve presqu'à mi-chemin entre les pointes Est et Nord et 9 milles environ de la station de la rivière Hunter, sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.

Le havre est assez grand et bien abrité, mais son entrée est difficile, à cause de la présence d'un banc de sable, sur un fond d'argile, où le chenal se déplace souvent et où il ne mesurait pas plus de 6 pieds de profondeur, à l'eau basse, et quelquefois moins, après une longue durée de vents de nord-est. En dedans de cette barre le havre est profond de 10 pieds, à l'eau basse des grandes mers qui y montent de 3 pieds.

De 1881 à 1884, le département fit construire un brise-lames sur chaque rive de cette entrée ; celui du nord de 1,240 pieds de longueur et celui du côté sud, de 450 pieds dans le but de diriger le courant du reflux sur la barre, pour en laver le sable et obtenir une plus grande profondeur. Les résultats ont été des plus satisfaisants ; le sable a disparu sur une épaisseur de 3 à 4 pieds, ce qui permet aujourd'hui une profondeur de 9 à 10 pieds, à l'eau basse des grandes mers.

En 1886-87, l'on répara la face inclinée des brise-lames sur la rive nord et l'on renouvela un certain nombre de pieux à son extrémité extérieure.

Pendant la dernière année fiscale, on a démoli sur une longueur de 17 pieds, l'extrémité extérieure, avariée, du brise-lames nord ; on a planté des pieux jointifs sur la nouvelle extrémité, on en a régalé le sommet et l'on fit d'autres réparations.

PINETTE.

Le havre de Pinette, dans le comté de Queen, est situé sur la côte nord du détroit de Northumberland, 4 milles à l'est de la pointe Prim, et 12 milles au nord de l'Ile de Bois. Situé à l'embouchure de la rivière Pinette, il s'étend à 2½ milles vers l'intérieur jusqu'au pont de Pinette. Son chenal navigable a une largeur de 200 pieds, à son extrémité d'amont, et de 600, à son extrémité d'aval ; à l'eau basse des grandes mers, il est profond de 3 brasses.

Le gouvernement local construisit un quai de 120 pieds de longueur et de 28 pieds de largeur, sur la rive sud du chenal, en aval, et à angle droit avec le pont de Pinette, auquel il est raccordé par une travée couverte d'un tablier.

Ce quai est bâti le long du chenal, et a une façade de 148 pieds. En 1881, le dragueur "Prince-Edouard" creusa le chenal au devant de cette façade, à une profondeur de 8 pieds au-dessous de l'eau basse des grandes mers.

En 1887-88, le département en exhaussa de 12 pouces les parements, qui regardent le chenal, et l'améliora autrement.

Pendant la dernière année fiscale, on a placé une nouvelle palée, en dessous de l'approche ; ajouté d'autres poutres aux travées et renouvelé le tablier.

JETÉE DE POWNAL.

Dans le comté de Queen, sur la voie de Pownal, au coin nord-est de la baie Hillsboro, 9 milles environ au sud-est de la cité de Charlottetown, station de chemin de fer la plus rapprochée.

Cette jetée, à la tête de la baie, mesure 153 pieds de longueur et se prolonge à l'extérieur, jusqu'à la limite de la mer basse. Elle a été construite par le gouvernement local, de 1873 à 1882.

Pour permettre aux bateaux et petites embarcations d'y arriver et d'en partir à toute heure de la marée, le département, en 1880-81, fit creuser un chenal jusqu'à la jetée, sur uue longueur de 1,275 pieds, une largeur de 56 et une profondeur de 5 à 6 pieds, et qui renferme de 6 à 9 pieds d'eau, à l'eau basse des grandes mers ; au côté est de la jetée, on creusa un bassin, long de 250 pieds et large de 90.

En 1884-85, le département fit les réparations nécessaires pour y conserver le commerce. Durant la dernière saison, on a renouvelé les poutres des travées, le tablier de 9 d'entre elles, et fait d'autres réparations.

POINTE ROUGE (RED POINT.)

Le quai de la Pointe Rouge, lot 48, comté de Queen est situé sur la rive sud de la rivière de l'Est, environ 5 milles en amont de Charlottetown.

Le dragage que l'on a fait en avant du quai, donne une profondeur de 12 pieds à l'eau basse, ce qui permet aux vaisseaux d'y arriver pour y prendre leurs cargaisons.

SOURIS.

Le havre de Souris, dans la baie Colville, comté de King, est à 16 milles environ à l'ouest de la pointe de l'Est. C'est le principal port de chargement à l'extrémité orientale de l'Ile, et constitue le terminus du chemin de fer de l'Ie du Prince-Edouard.

RUSTICO-SUD.

La jetée de Rustico-Sud, dans le comté de Queen, est située immédiatement à l'aval du pont au-lit-d'huitres (*Oyster Bed Bridge*), à l'embouchure de la rivière Whatley, qui se décharge dans la baie de Rustico, à son extrémité sud. Elle est environ à 6 milles de la station de la rivière Hunter, sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, et 13 milles au nord de la ville de Charlottetown.

La jetée a été construite par le gouvernement local, entre 1873 et 1876 pour l'expédition des produits locaux et l'entrée du charbon et du bois. Elle a 593 pieds de longueur, et se compose d'une approche, longue de 450 pieds, large de 17½ pieds, et de trois piles séparées, à 25 pieds de distance environ. La pile intérieure a 17 pieds de large et 23½ de long ; les deux autres, mesurent respectivement 29 et 30 pieds en largeur, et 20 et 30 pieds en longueur.

A son extrémité, l'eau basse des grandes mers atteint une profondeur de 6 pieds qui augmente à 10 pieds lors de la mer haute, et la grève, à mer basse, se découvre jusqu'à 340 pieds en deça de cette extrémité.

En 1884-85, on régala le sommet des piles et de l'approche au moyen de glaise; renouvela certaines parties du tablier et remplaça quelques défenses.

Pendant l'exercice fiscal clos le 30 juin 1889, on fit entre autres réparations, l'exhaussement de l'extrémité extérieure de la jetée.

En 1875-76-77, le gouvernement fédéral prolongea de 896, sur une largeur de 46 pieds, le brise-lames bâti il y avait déjà quelques années, par le gouvernement local, sur le côté est du havre, au large de la pointe de Knight; il exchaussa, de plus, l'ancien brise-lames, sur tout sa longueur (280 pieds) à une hauteur de 2 pieds, c'est-à-dire au niveau du prolongement, que l'on présumait être à 5 pieds, au-dessus de l'eau haute des grandes mers. Celles-ci s'élèvent de 4½ pieds, et les petites mers de 3 pieds.

Pendant une forte tempête du 5 janvier 1878, l'extrémité extérieure du brise-lames a été démolie sur une hauteur de 10 pieds. En l'année 1878, on en commença la reconstruction et les travaux furent terminés en septembre 1880.

En 1880-81, on couvrit en madriers de 6 pouces, le sommet de l'extrémité de l'ancien brise-lames, sur le côté qui regarde la mer.

En 1881-82, l'on fit, à peu de frais, la réparation de l'extrémité intérieure de la partie primitive du brise-lames.

En 1883-84, l'on dépensa $939.55 en réparations générales, et à renforcer une brèche dans la face extérieure, de la partie intérieure.

En 1885-86, l'on planta des pieux jointifs sur la face du côté de la mer; on ajouta du lest et renouvela des solives et partie du tablier.

En 1886-87, l'on chargea complètement de lest, l'extrémité intérieure des brise-lames sur une longueur de 800 pieds; l'on posa de nouvelles solives, un nouveau tablier et de nouvelles pièces de couronnement, aux endroits nécessaires. On exhaussa la partie centrale de 1 pied, sur un parcours de 290 pieds que l'on chargea totalement de lest; on y renouvela les solives, le tablier et le couronnement; l'on planta des pieux jointifs sur les parties de la face du côté de la mer, qui n'en avait pas reçus jusque-là; l'on garnit la face intérieure de defenses additionnelles sur une longueur de 600 pieds.

Pendant l'année 1888-89, on répara, au coût de $5,000, la partie extérieure du brise-lames, qui avait été construite en 1878-79. Cette extrémité baigne dans une profondeur de 24 pieds, à l'eau basse des grandes mers, et par suite de son peu de largeur (21 pieds de largeur, au sommet, sur 30 de hauteur) la mer en avait repoussé le sommet à 3 pieds vers l'intérieur. De plus, les ravages des tarets ont été très prononcés, alors; pour protéger la face affaiblie du côté de la mer, et empêcher la poussée plus grande du sommet, on a commencé un enrochement incliné, en grosses pierres, le long de cette face. Et pour maintenir cet enrochement, on a construit une forte pile en bois, de 30 pieds carrés, à son extrémité extérieure, et on a renforcé cette pile par des pieux jointifs, à la base.

ESTURGEON.

La baie à l'Esturgeon, dans le comté de King, est située sur la rive sud de la baie Cardigan, environ 6 milles au sud de Georgetown, chef lieu du comté, et terminus de la branche Georgetown, du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.

La jetée de l'Esturgeon a été construite par le gouvernement local, de 1873 à 1881, pour les fins commerciales de la localité.

Elle est longue de 436 pieds et large de 20 à 25 pieds, sa hauteur à son extrémité extérieure est de 13 pieds; l'eau basse des grandes mers à cet endroit, est profonde de 4 pieds; celles-ci montent de 5 pieds.

Durant le dernier exercice fiscal, on a mis cetté jetée en bon ordre.

TIGNISH.

Le havre de Tignish, comté de Prince, est situé sur la côte nord de l'île, environ 6 mlles au sud du cap Nord, et constitue réellement l'embouchure de la Grande Rivière Tignish.

Les côtes du voisinage de l'embouchure de cette rivière étant droites et protégées par aucune pointe de terre, la mer poussée par les tempêtes du nord-est la frappe directement, charriant avec ses vagues une grande quantité du sable mouvant du fond, au point, parfois de clore la rivière entièrement jusqu'à ce que cette barre disparaisse sous l'action du courant de la rivière.

Le gouvernement provincial a construit un brise-lames sur chaque côté de cette embouchure, afin de retrécir le chenal et d'augmenter la vélocité du courant; de 1868 à 1875, lors de l'entrée de l'Ile dans la Confédération, ce gouvernement y avait dépensé la somme de $8,149.56. Le brise-lames nord avait une longueur de 830 pieds sur une largeur de 21 pieds; celui du sud, 300 sur 20 pieds; les deux brise-lames étaient séparés par un espace de 45 pieds.

En 1875-76, le département reconstruisit, le sommet du brise-lames nord, qui était sérieusement endommagé jusqu'à 5 pieds au-dessus du niveau de l'eau haute des grandes mers, et fit une nouvelle pile à son extrémité extérieure de 40 sur 41 pieds.

En 1877-78, il fit l'exhaussement et la réparation du brise-lames sud; en 1879-80, l'exhaussement à son niveau primitif de l'extrémité du brise-lames nord affouillé par la mer.

En novembre 1878, le brise-lames nord, fut endommagé; en 1880-81, on a planté des pieux jointifs à l'extrémité extérieure de la pile, réparé le brise-lames sud, et entouré son extrémité extérieure, de pieux jointifs.

En 1881–82, on fit la reconstruction et la réparation de quelques parties du brise-lames nord; la construction d'une turcie en fascines, pilotis et pierre sur la grève, au nord du brise-lames; la construction d'une turcie semblable, longue de 150 pieds, sur la rive sud, et le remblayage en fascines et en pierre, de l'espace borné par le brise-lames nord et la pile de son extrémité extérieure, sur une distance de 100 pieds, le long de la face.

La turcie du côté nord n'était pas assez longue pour empêcher la mer de ronger la grève, on la prolongea de 1,875 pieds, jusqu'à la côte, en 1884–85–86; en même temps, l'on construisit un talus en fascines et en pierre, long de 540 pieds, sur la face du brise-lames nord du côté de la mer.

En 1886–87, le dragueur "Prince-Edouard" a creusé la rivière entre les brise-lames, ainsi que le bassin à leur intérieur.

Pendant la dernière année fiscale, on a remplacé quelques madriers et pieux jointifs, de la pile extérieure du brise-lames nord; déposé des fascines et de la pierre aux endroits nécessaires, dans le mur de soutènement et fait un massif en fascines et en pierre, aux pilotis de l'extrémité intérieure du brise-lames sud.

Avant le commencement de ces améliorations à l'embouchure de la Tignish, l'eau y était profonde d'un pied, à mer basse, et l'on ne pouvait y faire entrer que les bateaux que l'on pouvait tirer sur la grève. Depuis l'achèvement de ces travaux la profondeur de l'eau, variable jusqu'à un certain point, suivant la persévérance des vents d'Est, n'est jamais moindre que cinq pieds, à l'eau basse des grandes mers, et généralement elle est plus grande. Les grandes mers s'élèvent à 3 pieds et les petites à 2.

NOUVELLE-ECOSSE.

ARISAIG.

Arisaig, dans le comté d'Antigonish, se trouve sur la rive sud-est du détroit de Northumberland, à 15 milles à l'est de Merigomish, port le plus rapproché.

La jetée de cet endroit a été commmencée, par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, il y a environ 46 ans et est tombée sous le contrôle du gouvernement fédéral en 1870. Elle a été complètement réparée en 1873, et de légères sommes ont été employées, en 1880 et en 1881 à réparer les dommages causés par la glace.

En 1886, un contrat a été passé pour réparer la jetée et pour construire un brise-lames du côté est du port afin d'arrêter le sable venant du sud-ouest. Les travaux furent terminés en octobre 1888.

La jetée a 440 pieds de longueur; la partie du large, sur une distance de 195 pieds a de 40 à 44 pieds de largeur. La profondeur de l'eau à l'extrémité du large, était d'abord de 8 pieds à l'extrême eau basse; il y a maintenant, à l'extrême eau

basse, une profondeur d'un pied le long de la face intérieure, sur une distance de 100 pieds à partir de l'extrémité extérieure, et dans la partie abritée, la profondeur n'est nulle part plus de 3 pieds.

Le brise-lames a 300 pieds de longueur et 20 de largeur au sommet, et a un L à l'extrémité du large, long de 40 pieds. Il est construit de bois équarri à joints clos, totalement rempli de lest et protégé à l'extrémité du large par des défenses jointives. La profondeur à l'extrémité du large, à l'eau basse extrême, est de 6 pieds. L'eau vive monte de 5 pieds.

Dans le cours de l'exercice (1888-89) un contrat a été passé pour prolonger la jetée de 100 pieds, et, protéger sa face du côté de la mer par un enrochement composé de grosses pierres ; mais à l'expiration de l'exercice, il n'avait pas été fait de travaux, sauf que les matériaux avaient été mis sur les lieux.

BARRINGTON.

Barington, situé à l'extrémité sud-ouest du comté de Shelburne, est environ à mi-chemin entre les villes de Yarmouth et Shelburne, 45 milles au sud-ouest de la dernière ville. L'établissement est très florissant et se compose de (la Pointe de Barrington) et du " Passage " de Barrington, qui, à eux deux, couvrent une étendue de près de 3 milles. Il s'y fait un commerce considérable avec les pêcheurs du district environnant. Le " Passage " étant un lieu d'escale pour les vaisseaux faisant le trajet entre Yarmouth et Halifax, on y débarque une grande quantité de fret pour les localités voisines et l'île du Cap de Sable.

Actuellement, il n'y a qu'un seul débarcadère, et les vaisseaux ne peuvent pas l'atteindre à mer basse, à cause d'une barre située à 1,200 pieds au delà, recouverte seulement de 4 pieds d'eau à marée basse, et de 13 pieds, à l'eau haute des grandes mers. Le creusement d'un chenal à travers la barre étant coûteux, et l'incertitude qu'il ne serait pas rempli, par suite de sa position à angle droit avec le courant et la direction des eaux autour de l'île du Cap de Sable, déterminèrent le département, en 1888, à faire examiner différents endroits du voisinage, afin de choisir celui qui conviendait le mieux à la construction d'un quai public. On en choisit un près de la tête du chenal de Sherrow.

Ce chenal communique avec le chenal principal immédiatement à l'est de la barre, et sépare l'île Sherrow de la terre ferme.

Les bas-fonds qui le bornent de chaque côté sont secs à mer basse, lorsque lui-même ne contient qu'une profondeur de 12 pieds d'eau ; les grandes mers, à Barrington, montent de 9 pieds. L'endroit choisi pour le quai se trouve sur la rive occidentale du chenal, au point où il touche presque la terre ferme, dans une anse qui a longtemps servi de lieu sûr et convenable à l'hivernement des bateaux de pêche et des cabotiers.

Pour se rendre à l'eau profonde du chenal, il faut parcourir une distance de 960 pieds sur les bas-fonds, et l'on propose d'y conduire le quai sur des palées; ses premiers 120 pieds seront formés d'encaissements, à cause du fond qui est de roc. Sur les bas-fonds, le quai aura 20 pieds de largeur, et les palées, composées de 5 pieux chacune, seront placées à tous les 15 pieds, de centre en centre. Sur le bord du chenal, on construira un L en encaissement, de 30 pieds de largeur et de 60 pieds de longueur, destiné à l'usage des vaisseaux à vapeur et autres navires.

Pendant l'année fiscale, on a dépensé $3,000 pour cette construction. On en a fait la partie intérieure, en pierre, à cause du prix élevé du bois en cet endroit ; le reste du quai est en bois, suivant la première intention ; on a pu acheter assez de pieux, de bois équarri, de madriers, etc, etc., pour en bâtir une longueur de 600 pieds environ. On estime qu'à son entier parachèvement, ce quai coûtera $6,800.

ILE BATTY.

L'île Batty, comté de Pictou, est située dans le fort de Mérigomish, près de l'entrée. Sa longueur est de 1½ mille et sa plus grande largeur est d'un demi-mille. Sa rive sud est éloignée de la terre ferme d'environ trois-quarts de mille et est à l'abri de tous les vents de l'extérieur.

Dans le cours de l'exercice, un petit quai a été construit sur le côté sud de l'île. Il s'étend 60 pieds jusqu'à des battures qui ne sont recouvertes que de quelques pouces à l'extrême eau basse ; il a 12 pieds de largeur et se compose de deux piles,

de 15 x 12 pieds chacune avec des ouvertures de 15 pieds entre elles. Les grandes mers montent de 5 pieds trois pouces. Les petites mers montent de 3 pieds 3 pouces.

BAYFIELD.

Bayfield, dans le comté d'Antigonish, est situé sur le côté sud de la baie Saint-George, à 3 milles à l'est du port d'Antigonish, et à 15 milles à l'ouest de l'entrée du détroit de Canso. Le port est formé par l'île Pomquet et les récifs du large.

Le quai de Bayfield du côté ouest du port, à un quart de mille au sud du brise-lames, fut commencé par une compagnie par action il y a environ 32 ans ; il fut remis entre les mains du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse et terminé il y a environ 16 ans ; il tomba sous le contrôle du gouvernement fédéral en 1887. Sa longueur est de 402 pieds et sa largeur de 22 pieds sur une distance d'environ 184 pieds à partir de terre ; de 30 pieds sur une autre distance de 173½ pieds et de 50 pieds sur les autres 24½ pieds. La profondeur, à l'extrémité du large, est de 9 pieds à l'extrême eau basse. Les grandes mers montent de 4 pieds et les petites mers montent à 2 pieds.

Au mois de novembre 1887, un contrat a été passé pour réparer, exhausser et entourer de pilotis jointifs les deux piles du large, pour en démolir les caissons du centre et de terre et pour la construction de nouveaux travaux entre les piles extérieures et la rive. Les travaux ont été terminés en novembre 1888.

En 1879, un brise-lames fut construit s'étendant à 400 pieds à partir de la pointe Pomquet. Un contrat fut passé en 1886 pour la construction d'une autre longueur de 300 pieds, travaux qui furent terminés en octobre 1888.

On a fait du dragage le long des faces et de l'extrémité du quai, afin d'obtenir une profondeur de 12 pieds à l'eau basse, et l'on a creusé un bassin en dedans du L ou du retour à l'extrémité du quai, pour faciliter davantage les opérations du commerce, etc.

BAIE SAINT-LAURENT.

La baie Saint-Laurent, dans le comté de Victoria, est à l'extrémité septentrionale de l'île du Cap Breton, entre les caps Nord et Saint-Laurent.

Près de la tête de la baie se trouve un petit lac fermé par un banc de sable et de graviers.

En 1887, un chenal fut ouvert à travers le banc pour permettre aux bateaux de passer à l'eau haute. Les travaux étaient à peine terminés que le chenal se remplit de l'extérieur sur une distance d'environ 100 pieds, et, pendant l'exercice 1888-89, le chenal qui s'était alternativement ouvert pendant la crue et fermé pendant les tempêtes venant du nord, a été ouvert de nouveau et protégé par une jetée s'étendant à 53 pieds au delà des hautes eaux, et par des ouvrages en fascines et en pierre de 30 pieds de longueur dans la partie intérieure.

Le chenal resta ouvert pendant un certain temps, une fois les travaux de protection terminés, mais il est maintenant fermé par un petit banc vis-à-vis l'extrémité intérieure de la jetée.

Ce barrage est dû au passage du sable et du gravier au delà de la batture jusqu'à l'intérieur des travaux de protection pendant les tempêtes du nord.

Les grandes mers montent de 4 pieds.

RIVIÈRE-AU-CASTOR (BEAVER RIVER.)

Elle se trouve dans le comté de Yarmouth, et se déverse dans la baie de Fundy, près de la gueule de la baie Sainte-Marie, et constitue la ligne de division entre Yarmouth et Digby.

La rivière se décharge sur une barre gravelleuse qui, bien souvent, obstrue son embouchure lorsque l'eau est basse ; pendant ces années dernières son obstruction était complète et l'eau s'écoulait à travers le gravier.

En 1886-87, le département commença l'amélioration de l'embouchure de la rivière. On creusa un chenal à travers le banc de gravier et la levée, et l'on construisit un petit brise-lames sur sa rive sud, afin d'arrêter le gravier et de prévenir la reformation du banc.

Ces travaux ont produit de bons résultats, et durant la dernière année fiscale, la somme de $1,500 fut employée à faire d'autres améliorations, telle que le prolongement du brise-lames sur une longueur de 100 pieds ; l'enfoncement de palplanches sur sa face nord, exposée à l'action de la rivière, et sur le point de s'affouiller ; le pro-

longement de la petite jetée, sur le côté nord de l'embouchure de la rivière, parce que l'accumulation de beaucoup de gravier, par une tempête venant du nord, en rendait l'entrée difficile aux bateaux pêcheurs.

Le brise-lames tout en protégeant l'embouchure de la rivière, constitue un bon embarcadère, quoique court, à l'usage des petits vaisseaux durant l'été, de même que le bassin, en dedans de la levée, forme un havre commode aux pêcheurs.

GRAND BRAS D'OR.

Le Grand Bras d'Or, comté de Victoria, se trouve du côté sud du chenal du même nom, près de l'endroit où il se verse dans l'Atlantique.

Dans le cours de l'exercice (1888-89) le reliquat du crédit de 1887-88 a été employé à terminer un quai de 160 pieds de longueur et de 20 pieds de largeur, avec un L de 40 x 20 pieds. Il est composé de piles solidement construites, en bois rond, séparées par des ouvertures de 17 pieds 6 pouces ; il est bien rempli de lest et protégé à l'extrémité du large par des pilotis jointifs. La profondeur de l'eau, à l'extrémité du large, à l'eau la plus basse, est de 11 pieds. Les grandes mers montent de 2 pieds.

GRAND ÉTANG.

Le Grand Etang, dans le comté de Cap-Breton, se trouve sur le côté sud de la baie est du lac du Grand Bras d'Or, à 13 milles de la tête de la baie.

Dans le cours de l'exercice, le reliquat du crédit de l'exercice précédent a été employé à compléter un quai de 260 pieds de longueur, et de 20 pieds de largeur, ayant une profondeur d'eau, à l'extrémité du large, de 8 pieds à l'eau la plus basse.

BLUE ROCK.

Blue Rock, dans le comté d'Antigonish, se trouve sur le côté sud de la baie de Saint-George, à deux milles et demi à l'est du fort de Tracadie.

Au mois de novembre 1886 un contrat a été passé pour la construction d'un brise-lames long de 326½ pieds et s'étendant dans une direcion sud-ouest à partir du Cap-Bleu ; ce brise-lames fut terminé en octobre 1888.

Le brise-lames a 16 pieds de largeur au sommet ; du côté qui fait face à la mer il a une inclinaison de 1 dans 1 du sommet jusqu'à un pied audessous des plus hautes eaux, l'extrémité du large et le côté qui fait face à la mer audessous de l'inclinaison sont inclinées de 1 dans 6. Le côté intérieur a une inclinaison de 1 dans 12. Ce brise-lames est solidement construit avec parements en bois d'équarissage, bien rempli de lest et protégé à son extrémité du large et le long de sa partie intérieure sur une longueur de 30 pieds par des défenses jointives. Les travaux sont à sec à l'eau basse sur une distance de 60 pieds au delà de l'extrémité du rivage. La profondeur à l'extrémité du large à l'extrême eau basse est de 12 pieds, et à la partie à l'abri du nord et de l'est de 12 à 5 pieds.

Les grandes mers montent de 4 pieds.

BROAD COVE.

Broad Cove Marsh, dans le comté d'Inverness, est situé sur le golfe Saint-Laurent, à 12 milles au sud de Margaree.

Un contrat a été passé en novembre 1886, pour la construction d'un quai à cet endroit lequel a été terminé en décembre 1888.

Le quai a 400 pieds de longueur et 25 pieds de largeur au sommet. Il est solidement construit avec parements en bois d'équarrissage, bien rempli de lest et protégé à l'extrémité du large par des pilotis jointifs. La profondeur d'eau, à l'extrémité du large, à l'eau basse, est de 12 pieds 10 pouces.

Les grandes mers montent de 4 pieds 8 pouces.

BRULÉ.

Brûlé est situé sur la rive sud du havre Brulé, détroit de Northumberland, à l'extrême coin nord-est du comté de Colchester, presque à mi-chemin entre la rivière Jean et Tatamagouche, environ un mille du chemin de fer que l'on construit entre Oxford et New-Glasgow.

Le quai, commencé il y a environ 25 ans, a été terminé aux dimensions actuelles, au moyen de souscriptions privées et d'aides des gouvernements locaux de la Nouvelle-Ecosse et de l'Ile du Prince-Edouard, qui se sont élevées au chiffre de $2,500.00. Il a

404 pieds de longueur, sur une largeur moyenne de 24 pieds, et est totalement bâti en pièces de pruche rondes. Son sommet est couvert de gravier sur une longueur de 300 pieds à partir de la rive ; les 104 autres pieds portent un tablier en bois. Le quai mesure 13 pieds de hauteur à son extrémité extérieure, et l'eau y est profonde de 3 pieds, à mer basse des grandes mers, et comme celles-ci y montent de 7 pieds, la profondeur à cette époque atteint 10 pieds. A mer basse la grève sèche se prolonge à 100 pieds en deçà de l'extrémité du quai.

Le commerce, fait au moyen de petites goëlettes, de pas plus de 300 tonneaux de jauge, consiste surtout en écorce de pruche, bois, foin et pommes de terre.

En 1886-87, le département à dépensé $500 pour régaler le sommet de ce quai et y ajouter du lest.

Pendant la dernière année fiscale, les réparations ont coûté $550.

Peu exposé à l'action de la mer, et quoiqu'affaibli par l'âge, cette construction est actuellement en assez bon ordre.

POINTE-AUX-ATOCAS (CRANBERRY HEAD.)

Cranberry Head, aujourd'hui Sanford, est à 6 milles au nord de Yarmouth ; c'est une station de pêche assez importante, et le brise-lames sert entièrement à la protection des petits vaisseaux, et de ceux des pêcheurs. Outre la pêche à la ligne et au filet, on y exploite deux, trois, et quelque fois jusqu'à quatre grandes trappes à poisson ; ces trappes, représentant un capital considérable, emploient un grand nombre d'hommes qui, pour la plupart, en sont actionnaires.

Le brise-lames a été commencé vers 1858, par les autorités locales qui y travaillèrent à différentes reprises jusqu'à 1865. En 1876, le département y fit une première dépense de $2,000.00, en le prolongeant de 150 pieds. En 1878-1879, une autre somme de $1,000.00 fut employée à faire un nouveau prolongement de 50 pieds, et à réparer l'ancien brise-lames. Pendant le mois d'août 1879, une tempête y causa des dommages qui nécessitèrent la dépense de $500.00. En 1883-84, on borda son extrémité extérieure, ainsi qu'une partie de la face du côté de la mer. En 1886-87, constatant que le gravier s'accumulait autour de son extrémité extérieure, et y diminuait la profondeur de l'eau, on construisit un éperon de 28 pieds de longueur, à angle droit avec la face du côté de la mer, près de son extrémité extérieure, pour y arrêter le sable. En 1887-88, on répara quelques parties du bordage usées par le frottement du gravier. Durant la dernière année fiscale, le département y fit encore la dépense de $200.00 pour enlever le gravier qui s'était accumulé dans le bassin avant la construction de l'éperon.

Le brise-lames est comparativement court du côté de la mer, par suite de la grande quantité de gravier qui s'y est déposée ; on n'en voit qu'une étendue de 300 pieds au-dessus de la batture, tandis que sa face intérieure, ou du côté du bassin, mesure 470 pieds de long. Les 232 pieds extérieurs du brise-lames ont 23 pieds de largeur, le reste, ou son extrémité intérieure n'étant large que de 19 pieds. Sa partie la plus large est couronnée d'un brisant haut de 3 pieds, et sa face du côté de la mer est bordée d'espars dégauchis, de 6 à 8 pouces d'épaisseur.

Les grandes mers atteignent une hauteur de 16 pieds, et le brise-lames se rend à une petite distance de la limite de la mer basse ; à l'eau haute, on mesure de 13 à 15 pieds d'eau, à son extrémité extérieure, suivant la plus ou moins grande accumulation du gravier.

CHETICAMP.

Le fort de Cheticamp, dans le comté d'Inverness, se trouve sur la côte ouest de l'île du Cap-Breton, à 18 milles au nord du fort de Margaree.

Un contrat a été passé le 10 juin 1889 pour la construction d'un quai du côté est du fort, devant se composer d'un abord de 125 pieds de longueur sur 30 pieds de largeur, sur une distance de 60 pieds, à partir de son extrémité du large, avec extrémité et parements en pierre et rempli de terre ou de pierre ; d'un prolongement de 80 pieds de longueur, en deux piles séparées par des ouvertures de 17 pieds 6 pouces. La pile du large aura 60 pieds de longueur le long de la partie qui fait face au chenal et baignera dans une profondeur de 4 pieds à l'extrême eau basse.

Les grandes mers montent de 3½ pieds.

BAIE DES VACHES.

La baie des Vaches, dans le comté de Cap-Breton, se trouve sur la côte est du Cap-Breton, à environ 18 milles au sud-est du fort de Sydney. Par suite des houillières considérables des environs, c'est une localité d'une très grande importance.

La baie à 2½ milles de largeur à son embouchure, et étant complètement ouverte à l'Océan Atlantique, elle n'offre pas de mouillage sûr pendant les vents de l'est.

Un brise-lames a été construit sur le côté nord de la baie par MM. Archibald et Cie, propriétaires des mines de Gowie, avec l'aide du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse ; la construction a 1,386 pieds de largeur et avait au début 44 pieds de largeur, ayant à son extrémité du large une profondeur, à l'eau basse, de 20 pieds. L'étendue du bassin compris entre le brise-lames et la jetée de chargement des mines de Gowie est d'environ 17 acres, dont 10 avaient une profondeur de 9 à 20 pieds à l'eau basse.

Les grandes mers montent de 5 pieds.

En 1873 tandis que ce département était à faire des réparations, le brise-lames fut considérablement endommagé par la tempête du 24 août. Après la tempête on reprit les travaux, ce qui restait du crédit étant considérablement augmenté par des fonds fournis par M. Archibald et Cie.

En 1874 le gouvernement fédéral fit l'acquisition des intérêts que M. Archibald et Cie avaient dans le brise-lames. Un contrat passé en mai 1875 pour réparer et renforcer la construction, fut terminé en juillet 1877. A compter de 1877, des réparations considérables ont été faites presque chaque année, et la construction a été renforcie au moyen d'épis et de pilotis jointifs.

Dans le cours du dernier exercice de grandes réparations ont été faites aux parties du brise-lames qui avaient été avariées par les tempêtes et affaiblies par le temps, et, par suite du fait qu'il est bien exposé, le brise-lames est susceptible d'être endommagé par les tempêtes de l'est.

ANSE DE DELAP (DELAP'S COVE.)

L'anse Delap dans le comté d'Annapolis, est située sur la rive sud de la Baie de Fundy, environ 12 milles à l'est du détroit de Digby.

Le brise-lames est construit immédiatement à l'est de l'embouchure d'une petite anse qui sert de refuge certain aux bateaux pêcheurs, et d'abri sûr pour y retenir les petits bateaux durant les mois orageux d'hiver. Il constitue un excellent embarcadère pour les cabotiers et les goëlettes, qu'il protège contre les tempêtes de l'est, tandis que la formation de la côte, sur la rive opposée du cours d'eau crée, là, un brise-lames naturel.

Le département a construit ce brise-lames en 1878-79, au moyen d'une dépense de $2,150. Il a une longueur de 156 pieds, et une largeur de 25 pieds 3 pouces. Il est bâti en bois rond, avec parement en bois d'équarrisage; son côté est, est bordé en bois de 8 pouces; son " brisant " sur le côté de la mer (oriental) a 4 pieds 6 pouces de hauteur, et son tablier est en pièces de 6 pouces.

En 1885, la réparation de sa base sur la face orientale, et la formation d'un enrochement en grosses pierres, pour empêcher la mer d'enlever le gravier de cette partie, ont coûté $50. Tout le brise-lames est aujourd'hui dans un état tel qu'il ne demande pas de réparation immédiate.

Durant l'année dernière, $1,000 ont été dépensées pour la protection de l'entrée de l'anse, et la pose d'une bouée, retenue par une ancre, au delà de l'extrémité extérieure de la jetée, afin de guider les vaisseaux dans leur sortie à la mer, et empêcher d'échouer sur la pointe de terre, située à l'ouest, qui jusque-là les avait exposés à des accidents.

On a protégé l'embouchure de l'anse en prolongeant de 100 pieds, vers l'intérieure, la face occidentale de la jetée, le long de la face du cours d'eau ou jusqu'à sa décharge dans l'anse, en exhaussant la grève sur le côté de la jetée qui regarde la mer, et en empêchant la pierre et le gravier d'être lancés par dessus la levée. Ce prolongement a une hauteur moyenne d'environ 16 pieds et une largeur de 12 pieds, de sorte que l'entrée de l'anse se trouve aujourd'hui libre de toute obstruction.

L'ancre qui retient la bouée en bois, mobile, durant l'été, est constituée par un gros cailloux qu'on a transporté à l'endroit voulu, et que l'on a garni de chaînes et

fers convenables; on en détache la bouée, à l'hiver, pour qu'elle ne soit pas avariée par les glaces flottantes.

DIGBY.

La ville de Digby est située à l'extrémité occidentale du bassin d'Annapolis, et constitue le terminus oriental du "Chemin de fer des Comtés de l'Ouest." Les navires à vapeur qui circulent entre Annapolis, Saint-Jean et Boston, y font escale; le cabotage y est considérable, surtout le transbordement du poisson. Le havre est libre à toutes les saisons, et la jetée que l'on a construite à l'extrémité nord de la ville protège les autres quais qui sont plus petits. C'es le seul débarcadère accessible à mer basse. La tempête de décembre 1885, a détruit l'extrémité extérieure de ce quai qui était composé autrefois, d'une partie intérieure en palées, longue de 560 pieds et large de 37 pieds; d'une pile en charpente à joints clos, de 80×40 pieds; puis, d'un débarcadère en charpente à encaissement, incliné, long de 170 pieds, recouvert d'une plate-forme portant sur des palées; enfin, d'une pile en charpente à joints clos de 54×50 pieds, à son extrémité extérieure. On a aussi dragué un chenal le long du côté sud du quai, depuis la tête du débarcadère incliné jusqu'au delà de la pile extérieure, dans les eaux plus profondes.

La susdite tempête a jeté la pile extérieure en travers du nouveau chenal, et démoli l'extrémité extérieure du quai jusqu'à la tête du plan incliné.

Après cet accident les navires s'arrêtèrent à un chalan tiré par un remorqueur, pour charger et décharger leur fret. En 1887, le département tenta vainement d'enlever la pile qui fermait le chenal, au moyen de journaliers. En 1888, l'on donna l'ouvrage à l'entreprise; l'entrepreneur après bien des difficultés, réduisit la pile en pièces, et la rasa jusqu'à la surface du fond.

En janvier 1888, on commença la reconstruction du quai en lui donnant sa largeur primitive et l'on arrêta les travaux le 1er novembre dernier, après avoir dépensé $8,863.01, dont $2,470.62 furent dépensées depuis le commencement de l'année fiscale.

La nouvelle construction consiste en une pile de 45×45 pieds, destinée à remplacer l'ancienne, bâtie en bois rond, avec doubles rangées de pièces de parement, et complètement chargée de lest; elle a 45 pieds de hauteur, et se trouve raccordée à l'ancien quai, au moyen d'un débarcadère en encaissement incliné, surmonté d'une plateforme portée sur de forts chevalets. Le débarcadère et sa superstructure ont 25 pieds de largeur. En outre, la partie intérieure du quai, ou celle en palées, a été renforcée et réparée en certains endroits, et les parties usées et cariées du tablier en madriers, ont été renouvelées.

Quoique la partie intérieure du quai soit encore utile malgré son âge et sa carie assez généralisée, elle peut être détruite par les tempêtes, un grand nombre des pieux ayant été rongés par les vers, et la pile, à la tête du plan incliné, ayant été considérablement déjetée de sa position primitive par la tempête de 1885.

Les grandes mers s'élèvent de 27 pieds 6 pouces, et laissent la grève à sec jusqu'à la tête du débarcadère. Il y a actuellement 12 pieds d'eau, à mer basse, à l'extrémité du quai.

EAST BAY.

East Bay, dans le comté du Cap-Breton, est un bras du lac du Grand Bras d'Or.

En 1881, un quai a été construit à la tête de la baie par la population a aidée d'un petit octroi du gouvernement provincial. Au début sa longueur était de 160 pieds, et en 1882–83 une pile de 70 x 18 pieds a été construite à l'extrémité du large. En 1883–84, la partie de terre ou celle qui fut d'abord construite subit des réparations générales.

Dans le cours de l'exercice 1888–89, le tablier de la pile extérieure fut réparé, de nouvelles défenses furent posées et deux des piles du centre ou du rivage furent reconstruites, et d'autres réparations furent exécutées. Il y a une profondeur d'eau, à l'extrémité du large, de 11 pieds au niveau le plus bas du lac.

Un des bateaux de la *Bras d'Or Steam Navigation Co.* voyage tous les jours entre East Bay et Port-Mulgrave, pendant l'été.

EATONVILLE.

Le havre Eatonville, autrefois "Les Trois Sœurs," comté de Cumberland, est à 10 milles au nord du cap Chignecto, Baie de Fundy, et à 4 milles au sud-ouest du havre de la Rivière-aux-Pommes.

Il est formé par une batture de sable à son embouchure, qui se prolonge à partir de la rive sud jusqu'à environ 120 pieds en deça du rocher situé sur sa rive nord. Et la rivière se décharge par la partie libre entre ces deux points. Le flot de la marée remonte la rivière sur près d'un ½ mille, et couvre à mer haute, de larges bas-fonds marécageux.

De gros vaisseaux jaugeant jusqu'à 1,200 tonneaux peuvent entrer dans le havre, à l'eau haute, pour prendre des cargaisons de bois, destinées aux marchés anglais, ou pour y faire subir le radoub nécessaire. Les grandes mers y montent de 37 pieds, et les petites mers, de 30.

En 1887–88, le département construisit un brise-lames, au coût de $2,000, au large de l'extrémité nord de la batture sablonneuse, pour empêcher l'accumulation du gravier à l'embouchure de la rivière, et pour protéger l'extrémité de la batture parce que les crues l'endommageaient souvent, et qu'en dehors des crues la mer charroyait beaucoup de gravier à l'embouchure de la rivière, ce qui rendait l'entrée ou la sortie du havre très difficile pour les vaisseaux. Le brise-lames a une longueur de 123 pieds, et une largeur de 20 pieds au sommet, avec une inclinaison d'1 dans 4, à son extrémité, et d'1 dans 8, sur les côtés; il est bâti sur des encaissements en bois rond, bien liaisonné les uns aux autres et complètement chargés de l'est. Sa hauteur moyenne est de 17 pieds.

Le 11 août 1880, le département donna l'ordre de le prolonger de 80 pieds. Les travaux commencèrent immédiatement, et l'on avait entouré de pieux jointifs les encaissements, immergés, lorsque survint une violente tempête qui perça le banc de gravier à l'extrémité intérieure du brise-lames, et l'affouilla. L'on arrêta les travaux sur la nouvelle partie, et l'on prit tous les moyens possibles pour protéger cette extrémité de l'ancien brise-lames. L'ouvrage fut terminé pour l'hiver, et depuis, de violentes tempêtes l'ont vainement assailli. A l'eau basse des grandes mers la grêve sèche s'étend à 100 pieds au delà de l'extrémité inachevé du brise-lames.

LACS GABARUS ET BELFRY.

Les lacs Gabarus et Belfry, dans le comté de Cap-Breton, à quelques milles au sud de la baie de Gabarus, sont reliés par un chenal dont le niveau est uniforme. Le lac Belfry est relié à la baie fourchue par un chenal étroit et difficile.

Dans le cours de l'exercice (1888–89) le chenal entre les deux lacs a été creusé de deux pieds au niveau minimum du lac sur une distance de 800 pieds. Le nouveau chenal a 20 pieds de largeur.

ANSE GREEN (GREEN COVE.)

Cette localité aujourd'hui nommée Port-Maitland, dans le comté de Yarmouth, est à 13 milles au nord de la ville de ce nom. C'est un village de pêcheurs, florissant, possédant beaucoup de trappes et de vaisseaux

En 1878, la couronne ayant obtenu de la " Pond Company " le transfert d'une partie de cette propriété, le département y dépensa la somme de $4,500.00 pour le prolongement, de 50 pieds du brise-lames oriental, et pour l'exhaussement et l'élargissement de son extrémité intérieure, sur un parcours de 158 pieds, ainsi que pour la construction d'un éperon, long de 75 pieds, au brise-lames occidental. En 1885–86, on exhaussa l'extrémité extérieure du brise-lames oriental, et l'on répara le bordage de la face extérieure du brise-lames occidental.

Au commencement de l'hiver de 1887–88, le brise-lames occidental fut sérieusement endommagé par une suite de tempête qui y fit une brêche complète de 86 pieds, près de son extrémité extérieure.

Pendant la première partie de l'année fiscale, on dépensa la somme de $500.00 pour mettre la construction à l'épreuve de tout autre accident. Ainsi, on a enlevé les débris, fermé la brêche des deux côtés, et enfoncé un certain nombre de pieux de défense sur les faces extérieures et les angles exposés de la construction avariée.

A l'eau basse des grandes mers, le brise-lames est entièrement à sec, tandis qu'à l'eau haute, son extrémité extérieure gît dans une profondeur de 16 pieds d'eau,

les grandes mers montent d'environ 17 pieds 6 pouces. En comptant l'ouverture qui le traverse, le brise-lames a une longueur de 386 pieds, et une largeur variant de 20 à 22 pieds.

HAVRE GREEN.

Dans le comté de Shelburne, entre l'embouchure de la rivière Jordon et le havre de Ragged Island, environ 2½ milles au nord-ouest de Lockport.

Ce havre ne sert qu'aux petits bateaux. Du côté sud, il est exposé et reçoit parfois les fortes mers de l'Atlantique, mais du côté est, il renferme une baie abritée, où 20 pêcheurs attachent leurs bateaux. Cette baie est traversée au centre par un chenal, qui renferme de 4 à 6 pieds d'eau, à mer basse, tandis que ses autres parties, formées de bas-fonds, sont à sec et couvert de boue. Du côté ouest, une barre de gravier et de pierre, protège la baie contre l'action des eaux du havre Green.

Pendant l'année fiscale, on y a dépensé $100.00 pour creuser un chenal à l'usage des bateaux, à travers la barre, afin de donner aux pêcheurs la facilité de se rendre à leurs pêches, sans les obliger d'aller contourner à la rame, l'extrémité nord de la baie. Ce chenal a été creusé à la pelle et sert aux bateaux, du ¾ du flux au ¼ du reflux; il a 125 pieds de longueur et est assez large pour y laisser passer les plus grands bateaux.

HAMPTON.

Hampton ou " Anse des Chutes ", comté d'Annapolis, est à 20 milles à l'est du détroit de Digby, et à 6 milles au nord de Bridgetown, station de chemin de fer voisine.

La jetée primitive de Hampton, construite par le gouvernement provincial, était située à un demi-mille à l'ouest de la jetée actuelle. Elle mesurait 165 pieds de longueur, lorsqu'en 1879, le département dépensa $3,000.00 pour la prolonger de 121 pieds, la réparer en certains endroits, et la protéger contre tout affouillement de la part de la mer.

En 1881, on reconnut que l'ancienne jetée avait été tellementmal placée qu'il était impossible de la rendre d'aucune utilité; non seulement elle s'affouillait du côté de la mer, mais à cause de sa position, les cailloux roulés, s'accumulaient rapidement sur le fond, à son intérieur, c'est pourquoi l'on décida de construire la nouvelle jetée.

Celle ci a couté $2,300.00 et renferme les matériaux sains et convenables de l'ancienne jetée. Elle a 264 pieds de longueur et se trouve placée immédiatemeut à l'ouest de l'embouchure d'un petit ruisseau, dont l'action prévient la formation de barres.

L'année dernière, on découvrit à l'examen de cette jetée, que l'eau en avait sapé la base, et menaçait de la ruiner entièrement. C'est alors, que pour la conserver, le département consacra la somme de $675.00 à planter des pieux jointifs sur toute sa face inférieure; à en régaler le sommet, qui s'était déprimé en quelques endroits; à ajouter du lest; à réparer le tablier ainsi que le brisant. La jetée est aujourd'hui, en bon ordre, et lors de la mer haute elle offre un débarcadère sûr aux petites goëlettes et aux cabotiers.

Le commerce y est le même qu'aux autres jetées de cette côte de la Baie de Fundy, consistant principalement en bois de chauffages, poisson, pommes, pommes de terre et autres produits des montagnes du nord.

La différence de niveau entre les marées y varie de 27 à 31 pieds; l'eau haute ordinaire des grandes mers, atteint une profondeur de 25 pieds, à l'extrémité de la jetée.

HAVRE DE JONES.

Ce havre, dans le comté de Shelburne, est situé sur la rive orientale de l'embouchure de la rivière au Sable, 12 milles à l'est de Lockport, par eau. Il est petit, abrité par le côté, et son chenal a une profondeur de 12 pieds d'eau, ce qui est très avantageux aux pêcheurs, qui y placent à l'automne, leurs grands bateaux de retour des " bancs."

A cause de sa position, le flot de la marée y est très fort, et les pêcheurs y ont difficilement retenu leurs bateaux.

A titre de remède, le gouvernement dépensa pendant l'année fiscale, la somme de $60 pour deux organeaux enfoncés sur des pointes exposées et pour un caillou d'ancrage garni d'une chaîne et d'un tourniquet portant une bouée mobile.

KINGSPORT.

Kingsport, autrefois la Pointe-du-Chêne, dans le comté de King, est situé sur la rive occidentale du bassin de Minas, entre l'embouchure de la rivière Cornwallis et le cap Blomidon, et c'est le terminus oriental d'un embranchement du chemin de fer de Windsor et Annapolis, maintenant en voie de construction.

La première jetée avait 445 pieds de longueur et était la propriété sous le contrôle d'une compagnie qui en fit transport à la couronne en 1873-74. Un coffrage de 12 pieds de largeur a été construit le long de la partie est dans le but de briser la mer.

En mars 1875, un contrat fut passé pour prolonger la jetée de 270 pieds sur une largeur de 30 pieds dans le but d'agrandir la partie abritée et de rendre le port plus accessible, parce que à cause de la grande différence de niveau entre les marées (de 40 à 43 pieds) se trouve à sec de la mi-reflux à la mi-flux; les travaux ont été terminés en novemhre 1875.

En 1883-84, de légères réparations furent faites à l'ancienne construction et en 1885-86 on a renouvelé le tablier qui était vieux et usé à certains endroits.

Dans le cours de 1887, on a reconstruit 107 pieds de la face du brise-lames qui avait été endommagé.

Dans l'automne de 1888, on constata que le tablier de la partie construite sur pilotis était tellement pourrie qu'il était impossible aux cultivateurs d'atteindre l'extrémité du large de la jetée avec leurs voitures chargées et une voie en madriers de 12 pieds de largeur, sur la partie des pilotis, fut commencée en novembre et terminée au commencement de l'hiver.

PETIT-DÉTROIT.

Petit-Détroit, comté de Victoria, est un retrécissement du chenal Saint-Patrice du lac du Grand Bras d'Or, à un endroit, à 7 milles, à l'est du village de Whycocomagh.

Un quai a été construit sur le côté sud du détroit en 1887-88. Il se compose d'une pile riveraine de 47 pieds 6 pouces de longueur sur 20 pieds de largeur, et d'un prolongement sur pilotis de 82 pieds de longueur avec un L à l'extrémité du large de 40 x 20 pieds. La profondeur de l'eau à l'extrémité du large est de 14 pieds. Le niveau du lac est constant.

Dans le cours de l'exercice (1888-89) le reste du crédit de 1887-88 a été employé à la construction d'une petite maison et à la réparation du plan incliné.

La compagnie de navigation à vapeur de Bras d'Or dont les vaisseaux naviguent entre Petit Bras d'Or, Baddeck et Whycocomagh, se sert de ce quai; et on s'en sert aussi pour expédier le bétail et les produits agricoles.

LISMORE.

Lismore, dans le comté de Pictou, se trouve sur le détroit de Northumberland, à 10 milles à l'est de Merigomish, fort le plus rapproché et à la même distance à l'est de la Rivière des Français, station la plus rapprochée du prolongement est du chemin de fer Intercolonial. Les habitants sont des cultivateurs et qui s'occupent aussi de pêche.

Un quai fut commencé en 1886-87 et terminé l'année suivante. Il a 200 pieds de longueur et 20 de largeur, solidement construit en charpente de bois équarri, a joints clos, et bien rempli de lest et protégé à l'extrémité du large par des défenses jointives. La profondeur de l'eau à l'extrémité du large, à l'eau basse, est de 1 pied 9 pouces.

Les grandes mers montent de 4 pieds 6 pouces.

Dans le cours de l'exercice dernier une faible somme a été employée à miner la langue de roche pour donner une plus grande profondeur d'eau.

HORTON D'EN BAS (LOWER HORTON.)

Horton d'En Bas (Lower Horton) ou débarcadère d'Horton, est situé à l'extrémité Est du comté de King, N.-E., à l'embouchure de la rivière Gasperaux, environ

à mi-chemin entre Avenport et Wolfville. C'est une station du chemin de fer "Windsor et Annapolis."

Pendant l'année fiscale 1888-89, on y a dépensé la somme de $2,252.28 pour la reconstruction du débarcadère ; l'ancien quai, bâti depuis 60 ans, était tellement en ruine, qu'il ne servait plus au fins maritimes.

Le nouveau quai, construit sur le site de l'ancien, est en charpente à encaissement, en bois rond, à joints ouverts, avec trois plate-formes à l'est, des pieux de défense, un tablier en madriers, etc. Il est long de 172 pieds et large de 65 pieds, à son extrémité extérieure, et de 23′6″ à son extrémité intérieure.

Par suite de sa position à l'intérieur de l'embouchure de la rivière, le quai est sûr et abrité, et quoiqu'il soit à sec, à mer basse, à cause de la grande différence de niveau entre les marées, les vaisseaux tirant 18 pieds d'eau peuvent y arriver à mer haute.

MABOU.

Le port de Mabou, dans le comté d'Inverness se trouve sur la côte est du Cap-Breton, à 6 milles au nord-est de Port Hood. Son entrée se faisait autrefois, à l'extrémité sud d'une chaînes de collines de sable, au moyen d'un chenal obstrué par un banc sur lequel il n'y avait que 4 pieds d'eau à mer basse.

En 1870 on fit un relevé et présenta un rapport sur le projet d'ouvrir un nouveau chenal à travers les bancs de sable à leur extrémité nord, et de fermer le chenal qui existait.

Les travaux furent commencés en 1872. Une jetée établie sur le côté sud du nouveau chenal, longue de 753 pieds, fut terminée en 1876 ; et la même année l'ancien chenal fut fermé. Presque tous les ans depuis 1876, on a employé des fonds à construire un barrage en fascines et en pierres, du côté sud près de l'extrémité du large de la jetée ; à construire et à réparer le mur de soutènement du côté nord, à réparer la jetée et à la protéger au moyen de pieux jointifs ; et, depuis 1885, à construire une levée en fascines et en pierre sur la batture du coté nord du chenal sur une longueur de 1112 pieds au-delà de l'extrémité extérieure de la jetée.

Le crédit de 1888-89 a été employé à exhausser cette levée en facines et en pierre.

Le nouveau chenal est droit et en tous points une grande amélioration sur l'ancienne entrée qui est maintenant fermée par un banc de sable large de 900 à 1000 pieds. La profondeur du nouveau chenal à l'eau basse, vis-à-vis l'extrémité extérieure du terrassement en facines et en pierre, est de 7 pieds ; au-delà se trouve un petit banc recouvert de 6 pieds d'eau, à mer basse. Dans le chenal à partir de l'extrémité extérieure du terrassement en fascines et en pierre jusqu'à l'extrémité du large de la jetée, la profondeur varie de 8 à 12 pieds, et vis-à-vis la jetée où le chenal est large d'environ 100 pieds, de 12 à 15 pieds, à mer basse. A partir de l'extrémité intérieure de la jetée, il y a un chenal de 4,000 pieds de longueur se terminant en un beau bassin de 2½ milles de longueur, et de un quart à un demi mille de largeur en dedans de la ligne de 10 pieds, et une profondeur de 2½ à 4 brasses sur une grande partie de son étendue.

MAIN-À-DIEU.

Main-à-Dieu, dans le comté du Cap-Breton, est un petit fort sur la côte est de l'île du Cap-Breton, à 10 milles au nord-est de Louisbourg. Il est abrité par l'île Scaltaire et par des roches qui se trouvent dans la baie entre l'île et la terre ferme, et offre un mouillage sûr pour les cabotiers et les bateaux pêcheurs, qui le fréquentent beaucoup ; l'eau à une profondeur de 10 à 13 pieds à l'eau basse. Les grandes mers montent de 5½ pieds.

Un brise-lames de 250 pieds de longueur a été construit sur le côté est du fort, en 1881-82. C'est une construction dont le centre est en bois, bien remplie de lest et recouverte de pierre avec une inclinaison du côté de la mer et à l'extrémité du large, de 3 dans 1 sur le côté intérieur, de 2 dans 1 sur lequel de grosses pierres ont été mises avec soin.

Dans le cours de l'exercice (1888-89) $400.00 ont été employées à remettre en places des grosses pierres du talus intérieur, près de l'extrémité du large du brise-

lames, qui avaient d'abord été soulevée par la glace, et subséquemment emportées par la mer.

MARGARETVILLE.

Margaretville, dans le comté d'Annapolis, se trouve sur la rive sud de la Baie de Fundy, environ 42 milles à l'est du détroit de Digby.

Pendant la tempête du 27 décembre, 1885, la jetée à cet endroit, a souffert de grands dommages, et la mer y a pratiqué une brêche complète de 150 pieds de longueur.

Lors de la session de 1885-86, on a voté la somme de $8,500 pour remédier à ces dommages, et pendant les derniers six mois de l'année 1886, on a reconstruit la partie avariée, moyennant la somme de $4.419.92. Au printemps de 1887, l'on a continué les réparations; on a démoli la face du côté de la mer, de l'ancienne construction, qui était très cariée et rongée par les vers, et on l'a reconstruite. Ces réparations progressèrent jusqu'à la fin de la saison de 1887, lorsqu'on reconnut que le montant voté était insuffisant pour terminer le travail entrepris.

On a pu, pendant l'année dernière, au moyen d'un nouveau vote de $300.00, compléter les travaux de la saison précédente. Ceux-ci consistèrent à compléter le bordage de la face extérieure; à ajouter 40 pieds d'un nouveau couronnement en bois, et 3 courbes au "brisant"; à compléter le lestage et le tablier, et à enlever la balance du vieux lest qui couvrait le bassin, ou le fond près du débarcadère.

La construction est aujourd'hui en bon ordre; elle mesure 470 pieds de longueur, de 35 à 39 pieds de largeur, et se rend jusqu'à une petite distance en deça de la limite atteinte par la mer basse. La différence de niveau entre les marées est de 28 à 32 pieds, et lors de l'eau haute des grandes mers, on mesure 27 pieds d'eau, à l'extrémité de la jetée.

MCNAIR'S COVE.

McNair's Cove, dans le comté d'Antigonish, se trouve sur la rive ouest de la baie de Saint-George, à 5 milles au sud du Cap-George.

En 1872–73 un brise-lames a été construit s'étendant de 400 pieds à partir de la pointe nord de l'anse. Des réparations furent faites de temps à autre, et en 1878, une pile de 20 pieds de longueur fut placée à son extrémité extérieure en 1879, la construction fut emportée par les glaces flottantes, depuis l'extrémité du large jusqu'à 100 pieds en deça de son extrémité intérieure et sur une hauteur de 6 à 3 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse. Pendant l'été de 1883, 70 pieds de son extrémité intérieure furent reconstruits, et pendant l'hiver de 1884 les travaux furent prolongés de 94 pieds. En avril 1884, les 94 pieds du prolongement furent considérablement endommagés par la glace et subséquemment emportés.

En 1887, un contrat fut passé pour la reconstruction de 160 pieds du brise-lames, et les travaux furent terminés en décembre 1888.

La nouvelle construction a 34 pieds de largeur et est inclinée du côté de la mer et à son extrémité du large. Le brise-lames est solidement construit en charpente à joints clos, bien rempli de lest et protégé du côté de la mer et à son extrémité du large par des pieux jointifs.

La profondeur de l'eau à l'extrémité du large des nouveaux travaux, est de 11 pieds et à son extrémité intérieure, de 5 pieds.

Les grandes mers montent de 4 pieds.

NOEL.

La baie de Noël, dans le comté de Hants, est située sur le côté sud de la baie de Cobequid, 13 milles environ à l'ouest du village de Maitland. C'est la baie la plus profonde sur cette rive de la Cobequid; elle est large d'un mille et demi à son embouchure, et s'éloigne à peu près à la même distance de l'alignement général de la côte vers l'intérieur. Toute la baie, à l'exception de quelques chenaux de petits criques, est sèche à mer basse; les grandes mers y montent de 50 pieds et les petites de 43 pieds.

Pour la comodité des nombreux cultivateurs à l'aise du voisinage, le département a dépensé la somme de $3,000 durant la dernière année fiscale pour la construction d'un quai, sur la rive ouest de la baie. Ce qui, y compris l'abord, à une longueur de 275 pieds et une largeur de 25; il se termine par un L long de 35 pieds.

L'abord, long de 75 pieds, est en charpente à encaissement remplie de fascines, pierre et gravier ; le corps principal du quai repose sur des palées, et porte un tablier en madriers. On a enfoncé une double rangée de pieux jointifs, sur la face du quai qui regarde la mer, et seulement une rangée à son extrémité extérieure et sur la face du L. A ce dernier endroit, l'eau haute de la marée ordinaire monte de 16 pieds, et celles des grandes mers, de 20 pieds.

ANSE DE PARKER (PARKER'S COVE).

Parker's cove, comté d'Annapolis, est situé sur la rive sud de la Baie de Fundy, environ 15 milles à l'est du détroit de Digbay, et 7 milles directement au nord d'Annapolis, station de chemin de fer voisine.

Durant l'année 1883–84, on a construit un petit brise-lames, long de 165 pieds et large de 26 près de l'extrémité orientale de l'anse, pour la commodité des petits bateaux et des pêcheurs. Il se prolonge en dehors, à angle droit avec la tête de l'anse, à une distance de 100 pieds, et son extrémité extérieure décrit une légère courbe vers l'ouest.

Les grandes mers à cet endroit montent de 30 pieds, mais, comme à mer haute, il n'y a qu'une profondeur de 8 pieds d'eau, à l'extrémité de la jetée, elle n'est que peu utile au commerce maritime, et ne sert exclusivement qu'aux pêcheurs.

Pendant la dernière année on y a dépensé la somme de $200.00 pour les reparations suivantes : On a posé 10 nouvelles défenses sur la face intérieure; remplacé 80 pieds des pièces du couronnement; exhaussé de deux pieds la surface de l'extrémité extérieure, et protégé la base contre tout autre tassement. La jetée est aujourd'hui en bon ordre.

BRISE-LAMES DE PARRSBORO.

Ce brise-lames est situé sur la batture qui se prolonge vers l'extérieur à partir de la rive ouest de l'embouchure de la rivière de l'île-à-la-perdix, et constitue le havre de Parrsboro, dans le comté de Cumberland.

Cette batture a près d'un tiers de mille de largeur, et porte un phare près de son extrémité oriental. Elle s'élève de quelqnes pieds seulement au-dessus du niveau de l'eau haute, c'est pourquoi, afin d'empêcher la mer de la battre pendant les tempêtes venant du sud, et d'en prévenir le percement, ce qui détruirait le havre, le département de la marine et des pêcheries, y construisit un brise-lames.

Ce brise-lames, ou plutôt ces travaux de protection de la grève sont longs de 1130 pieds, et contiennent à leur extrémité orientale deux Eperons longs de 50 pieds chacun, construits avec gradins. L'ouvrage a une largeur de 10 pieds, une hauteur de 4 à 6 pieds, et est en bois d'équarrissage, à joints clos, dont une partie est chargée de gravier jusqu'au sommet, et l'autre jusqu'à une certaine hauteur, puis le tout est recouvert d'un tablier.

L'extrémité occidentale du brise-lames, sur un parcours de 200 pieds, ayant été affouillée, le département y remédia l'année dernière par une dépense de $370. On a, de plus, à mêmp cette somme, prolongé le brise-lames de 30 pieds vers l'intérieur (le rivage) pour y empêcher l'affouillement par les tempêtes venant du sud.

JETÉE DE L'ILE-A-LA-PERDRIX.

Cette jetée est située sur la rive nord du bassin de Minas, environ un mille à l'ouest de l'embouchure de la rivière à l'Ile-à-la-Perdrix, et deux milles de la ville de Parrsboro, terminus du chemin de fer de la compagnie de charbon et de chemin de fer de Cumberland.

Elle est placée directement sur le bord de la mer et l'eau y conserve une profondeur suffisante pour qu'à mi-marée les vaisseaux puissent y arriver et en partir ; c'est le point principal de communication entre le comté de Cumberland et les comtés de King et Hants, sur la côte sud du bassin de Minas ; durant la navigation, les vaisseaux à vapeur du bassin de Minas et de Saint-Jean y font régulièrement escale.

La jetée a une longueur d'environ 500 pieds et une largeur variant de 27 à 29 pieds. Son extrémité intérieure a une inclinaison de 6 pieds, dans les premiers 42 pieds, d'où jusqu'à son extrémité extérieure, elle (la jetée) conserve le même niveau, c'est-à-dire 4 pieds au-dessus du niveau de l'eau haute des grandes mers. Sur son côté intérieur se trouve un plan incliné, étroit, pour faciliter le passage des voya-

geurs et du fret pendant toutes les marées. Elle est construite en bois équarri, à parements perpendiculaires, et recouverte d'un tablier. A son extrémité extérieure, elle est haute de 30 pieds, et la grève sèche à mer basse s'étend jusqu'à cent pieds en deçà de cette extrémité.

Cette jetée a été construite en 1864-65 par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, et depuis la confédération le département y a fait de grandes réparations. A cause de son peu de hauteur, de la submersion de son extrémité extérieure à l'eau haute des grandes mers, de son exposition aux tempêtes du sud-est ainsi qu'à l'action des glaces poussées par le vent et la marée, cette jetée peut être à tout moment avariée.

L'année dernière on y a dépensé une faible somme pour remplacer et reclouer un certain nombre des pièces du tablier.

RIVIÈRE DE L'ILE-À-LA-PERDRIX.

Cette rivière se déverse sur la rive nord du bassin de Minas, bras sud-est de la baie de Fundy, au village de Parrsboro, comté de Cumberland, terminus du chemin de fer de la compagnie de charbon et de chemin de fer de Cumberland (autrefois le chemin de fer de Springhill et Parrsboro). La rivière, du village à son embouchure, forme le havre où se fait un fort commerce de charbon et de bois.

Le chenal de la rivière étant très tortueux, le département commença en 1879, les travaux du percement des pointes de Robertson, Shannon et Mullin, qu'il continua d'année en année pour les terminer en 1884.

La langue de terre projetant de l'extrémité de la barre de sable, sur le côté est et près de l'embouchure de la rivière, oomposée d'argile et de gravier, a toujours été un obstacle sérieux à la navigation, forçant les vaisseaux à décrire une courbe rapide à cet endroit, surtout lorsque ce sont de grands vaisseaux à vapeur ou autres, chargés de charbon qui partent du nouveau quai de la compagnie ou qui y arrivent.

A mer basse, la rivière est à sec, à l'exception d'un petit chenal d'eau douce ; à l'eau haute des grandes mers, il y a une profondeur de 25 pieds au débarcadère.

Pendant la derniére année fiscale, le département dépensa $3,000 pour couper l'extrémité de la pointe et enlever 60,000 verges cubes d'un mélange d'argile durcie et de gravier.

ILE DE PICTOU.

L'ile de Pictou, dans le comté de Pictou, dans le détroit de Northumberland, a cinq milles de longueur sur un mille et demi de largeur, et est à environ 10 milles au nord-est du phare de Pictou ; ses habitants s'occupent de pêche et d'agriculture.

Il y a deux petits quais sur le côté sud de l'île ; un près de l'extrémité occidentale, construit par le gouvernement provincial, et réparé et renforci par le département en 1880 ; et un autre près du centre de l'île connu sous le nom de "Quais de l'est," construit par le département en 1882-83.

Dans le cours de l'exercice, la balance du crédit de 1887-1888, a été employée à terminer les prolongements des quais de l'est et de l'ouest. Le quai de l'est a été prolongé de 100 pieds et le quai de l'ouest de 62 pieds 6 pouces. Les prolongements ont 20 pieds de largeur au sommet, sont en bois rond, bien remplis de lest et protégés à l'extrémité du large par des défenses jointives.

La profondeur de l'eau à l'extrême eau basse, à l'extrémité du large du quai de l'est est de 3 sur le fond de sable mouvant et de 4 pieds sur le fond de roc ; et à l'extrémité du large du quai de l'ouest de 3 pieds.

Les grandes mers montent de 4 pieds 6 pouces.

PORT-GREVILLE.

Port Greville, dans le comté de Cumberland, est situé sur la baie de Greville, sur le côté nord du bassin de Minas, baie de Fundy, et à l'embouchure de la rivière Ratchford. Il est à environ 15 milles à l'ouest de Parrsboro, terminus du chemin de fer de la compagnie de chemin de fer et de charbon de Cumberland, et 15 milles à l'est du Cap-d'Or.

Le port est formé par une haute batture de gravier parallèle à la rive et longue de plus d'un demi-mille, en dedans de laquelle coule la rivière avant d'atteindre la limite de la mer basse. Cette batture quoiqu'élevée était, jusqu'en 1872. couverte à l'eau haute des grandes mers, mais durant cette année, une violente tempête survenue

pendant la mer haute, en balaya la surface sur une étendue de 2800 pieds et à une profondeur de 2½ pieds.

La protection offerte, par cette batture étant en grande partie détruite, le département y rémédia, en 1874, d'une façon plus avantageuse par la construction d'encaissements, en bois rond, sur une longueur de 2200 pieds, et une hauteur moyenne de 7 pieds.

En 1886-87, le département construisit un brise-lames au large de l'extrémité orientale de ces encaissements dans le double but d'arrêter l'accumulation du gravier dans le port, produite par les vents de l'ouest, et de devier le cours de la rivière afin de raccourcir son parcours entre la mer. Cette construction a 250 pieds de longueur, une largeur de 21 pieds, au sommet, des côtés inclinés de ½ dans 1, sur la face du côté de la mer, une hauteur moyenne de 20 pieds. Elle est en charpente à encaissement, en bois rond, bordée sur sa face qui regarde la mer, en madriers de 6 pouces; sa face intérieure et son extrémité sont renforcies par des pieux jointifs enfoncés jusqu'à 3 pieds au-dessous du fond présumé de l'argile, afin d'empêcher l'affouillement de sa base. La limite de la mer basse est à environ 250 pieds en deçà de l'extrémité du brise-lames. Les grandes mers y montent de 40 pieds, et les petites mers de 33.

PORT HOOD.

Port Hood, chef lieu du comté d'Inverness, est situé sur la côte occidentale du Cap Breton, à 20 milles au nord de l'embouchure nord du détroit de Camo.

Une jetée de 550 pieds de longueur et 24 pieds de largeur avec un L de 100 pieds sur 25 pieds, a été construite sur la rive est du fort en 1885-86 par le gouvernement provincial. Lorsque le département la prit sous son contrôle elle avait besoin de réparations. En novembre 1871 une partie, de 200 pieds de longueur, fut détruite; pendant les deux étés qui suivirent, cette partie fut reconstruite, d'autres réparations néanmoins furent faites et une nouvelle pile de 125 sur 25 pieds fut construite à l'extrémité du large. De légères réparations furent faites en 1877-78 et 79. Et de grandes réparations de 1879-82 pour remédier aux avaries causées par les tempêtes du mois d'octobre 1879, d'août 1880 et du mois de novembre 1881. Des réparations d'une nature permanente furent faites en 1883-84, y compris des enrochements, composés de grosses pierres des deux côtés de la jetée avec inclinaison sur le côté sud à partir du niveau de l'eau haute, de 3 dans 1, et du côté nord, de 2 dans 1. En 1884, 1885 des pierres, des ouvrages de protection qui s'étaient dérangées furent replacées. On employa une légère somme à réparer l'extrémité du large en 1887-88, et pendant que ces travaux étaient en voie d'exécution, l'extrémité sud du L fut avariée au-dessous des basses-eaux et subséquemment 40 pieds furent emportés.

Le crédit accordé en 1887-88 furent employé à construire une nouvelle pile de 48 sur 22 pieds à l'extrémité sud de L, le reliant à la nouvelle pile ; et à faire d'autres réparations.

Le profondeur à l'extrême eau basse, à l'extrémité sud de L est d'environ 9 pieds. Les grandes mers montent de 4 pieds.

Ci-suit un état du nombre de voyages faits par les vaisseaux à vapeur qui font escale à Port Hood, de leur tonnage, etc., pendant l'exercice expiré le 30 juin :

Vaisseaux	"Beaver," 99 tonnes, de Pictou.....	58	voyages
do	"Rimouski," 84 tonnes, de Mulgrave.....	52	do
do	"M. A. Stair," 166 tonnes, de Halifax.....	2	do

PORT LORNE.

Port Lorne, autrefois Port Williams ou anse de Marshall's, est situé sur la rive de la Baie de Fundy, comté d'Annapolis, 30 milles à l'Est du détroit de Digby, et 8 milles au nord de Bridgetown, station de chemin de fer voisine.

La jetée de Port-Lorne commencée en 1835, a été construite aux frais communs des habitants et du gouvernement local ; on y a dépensé, dit-on, jusqu'en 1867, la somme de $16,000.00. La construction du chemin de fer de Windsor et Annapolis, qui a dirigé une grande partie du commerce vers d'autres centres, y a beaucoup diminué le trafic, ainsi qu'aux autres jetées analogues construites sur cette côte de la Nouvelle-Ecosse ; cependant, il y règne encore de l'activité, entretenue par des goëlettes et des cabotiers, qui en exporte des patates, des pommes, du poisson et du bois de chauffage, aux marchés de Saint-Jean et de Boston.

Ce n'est qu'en 1873-74 que le département fit une première dépense de $3,500.00 pour prolonger de 67 pieds, la jetée de Port-Lorne. En 1879, quelques réparations nécessaires, coûtèrent $745,76. En 1882-83, on passa un contrat pour son nouveau prolongement, afin qu'elle offre plus de sûreté aux vaisseaux.

Ce prolongement, long de 100 pieds et large de 36 a été terminé pendant l'année suivante. Il est en charpente à joints clos, en bois équarri en dedans et en dehors, et surmonté d'un " brisant " haut de 4 pieds.

Durant la dernière année fiscale, on y a dépensé la somme de $200,00, en réparations. Aussi, on y a ajouté du lest ; posé de nouvelles solives et un nouveau tablier, sur sa partie centrale ; posé 5 nouvelles défenses ; un poteau d'amarrage, et renforcé le brisant, à deux endroits.

L'extrémité extérieure de la jetée est encore à environ 100 pieds de la limite de la mer basse, mais à cause de la différence de niveau entre les marrées, de 32 à 28 pieds, on mesure 25 pieds d'eau, à l'extrémité de la jetée, lors de l'eau haute des grandes mers. Cette jetée a 410 pieds de longueur, et 36 pieds de largeur.

ROSEWAY BEACH.

Roseway Beach, dans le comté de Shelburne, est situé a l'extrémité est de la baie Ronde, 10 milles environ franc-sud, avec la ville de Shelburne.

La batture se prolonge en dehors vers l'île de Grey, et sert de remport naturel à un petit havre qu'elle forme, où les pêcheurs prennent beaucoup de poisson avec leurs petits bateaux.

La batture ou la barre, est composée de sable blanc, fin, que le vent déplace considérablement lorsqu'il est sec, ce qui en a graduellement diminué la hauteur, et de telle sorte, que cette anné, quelques marées extraordinairement hautes l'ont submergée. Ce sable est si léger que le flot peut en peu de temps, couper cette batture et détruire le havre ; et comme il serait très difficile d'y former une ouverture il était important de la renforcer immédiatement.

L'on vota la somme de $100 à cette fin, et l'on fit des travaux de protection tout à fait à sa partie ouest, analogues à ceux de la baie Ronde, c'est-à-dire, au moyen de fascines et de petits arbres déposés, sur la partie la plus élevée de la batture. Ces fascines, etc., arrêtèrent le déplacement du sable et donnèrent à la batture son niveau primitif.

Cette petite dépense a été de grande utilité aux pêcheurs, et a préservé de sa perte, un petit havre très commmode pour les bateaux.

BAIE RONDE (ROUND BAY.)

La baie Rondc, dans le comté de Shelburne, est sur la côte atlantique de la Nouvelle-Ecosse, environ 3 milles à l'est du Havre-au-Nègre (Negro Harbour) et 13 milles au sud de Shelburne.

Les rives et batture de la Baie Ronde sont formées d'un sable blanc, très fin, qui se dessèche sous l'action du soleil d'été et se déplace considérablement sous l'expulsion des vents de l'Atlantique. Cette action des courants d'air se fait surtout sentir près de la limite de la mer haute, où le sable est le plus sec, et diminuant la hauteur des grèves, le flot de la marée s'avance de plus en plus vers l'intérieur des terres, détruisant les turcies et le grand chemin sur le rivage, qui contourne la tête de la baie.

Pendant de nombreuses années on a protégé les grèves et formé les turcies en déposant des fascines et des arbustes garnis de leurs branches, à une petite distance au delà de le limite atteinte par la mer haute.

Ces fascines, etc., arrêtent le sable qui les enterre bientôt, forment une levée, à bon marché au bout de quelques années, les fascines, surtout les plus petites, sèchent se décomposent et se brisent, de sorte qu'elles ne servent plus à retenir le sable.

La grève, outre qu'elle forme le grand chemin sert aussi de rempart naturel à l'anse située en dedans de la turcie où les pêcheurs gardent leurs bateaux ; près de l'extrémité ouest de la grève le crique-au-sable (Sand Creek) se décharge dans cet anse.

Durant la première partie de cette année fiscale, le département dépensa $100,00 pour la réparation des brèches dans la turcie, et la protection plus efficace de l'embouchure de la crique-au-sable. La somme votée ne permit pas de compléter ces améliorations, qui nécessitèrent l'usage de matériaux plus solides que des fascines, à l'embouchure de la crique, à cause de l'action de la mer qui y est plus sensible ; l'on

dépensa, en conséquense, la somme additionnelle de $80,00. La grève et l'entrée de l'anse sont aujourd'hui dans un meilleur état qu'elles n'ont été pendant des annnées, et il est probable qu'elles y resteront longtemps.

La différence de niveau entre les marées est de 5½ à 7 pieds et les grèves, très basses, se découvrent, à mer basse, sur une très grande étendue.

SHEET HARBOUR.

Situé sur la côte de l'Atlantique N.-E., dans la partie orientale du comté d'Halifax, environ 60 milles à l'est de l'embouchure du havre d'Halifax.

C'est un des plus beau ports de la Nouvelle-Ecosse; il est, très étendu et très profond. Il pénètre à 6½ milles dans l'intérieur des terres, jusqu'à ce qu'il se divise en deux bras que l'on appelle respectivement, la rivière de l'est et celle de l'ouest aux embouchures de ces deux bras; sont établis des moulins à scie et des manufactures de pulpe dont les opérations sont considérables.

Le bois est expédié aux Etats-Unis sur de grands vaisseaux, surtout des barques la pulpe y est exportée sur des goëlettes. Les vaisseaux qui viennent à Sheet Harbour y arrivent sur lest généralement. Les endroits convenables à leurs délestage ayant éte comblés et par crainté que la persévérance en cette pratique ne diminue la profondeur de l'eau dans les chenaux profonds, le département, en 1887–88, fit construire un quai à délestage, à la tête de la rivière de l'ouest. Ce quai séparé de la terre ferme à une longueur de 60 pieds, et une largeur de 15 pieds. Sa face antérieure et celle de son L ont une inclinaison d'1 dans 12; son extrémité occidentale, sa face intérieure et l'extrémité de son L sont à plomb, tandis que son extrémité intérieure (du quai) est incliné d'½ dans 1-

Toute la charpente est en bois rond, et sa face antérieure est bordée en madriers de 3 pouces. Son sommet dépasse de 3 pieds, le niveau de l'eau haute des grandes mers; en avant du quai, l'eau basse des grandes mers, est profonde de 14 pieds. Les grandes mers y montent de 6 pieds 6 pouces.

Le 9 janvier courant, le département adjugea un contrat pour la construction d'un autre quai a délestage, sur la rive nord de la rivière de l'est, à partir de l'extrémité de l'ancien quai de Ball, vers l'ouest, sur une longueur de 180 pieds; une largeur de 20 pieds, et terminé à l'ouest par un L, de 20 x 20 pieds. Il est en bois rond et son sommet qui dépasse de 3 pieds le niveau de l'eau haute des grandes mers, sera couronné d'un tablier en madriers de 3 pouces. A 10 pieds en avant du quai, l'eau est profonde de 14 à 16 pieds, à l'eau basse des grandes mers. A la fin de l'année fiscale ce quai était presque terminé.

ILE DE SPENSER.

L'établissement de l'Ile Spenser est situé à l'extrémité occidentale de la Baie de Greville, sur la rive nord du bassin de Minas, Baie de Fundy, environ 3 milles à l'est du Cap d'Or, et 30 milles, par terre, de Parrsboro, comté de Cumberland, terminus du chemin de fer de la compagnie de chemin de fer et de charbon de Cumberland Les vaisseaux à vapeur de St Jean et du Bassin de Minas y arrêtent toutes les semaines, en allant et venant de Parrsboro à St Jean.

Son nom lui vient d'une petite île située en face, à un demi-mille au large. Au nord de l'île se trouve un excellent mouillage protégé contre tous les vents, à l'exception de ceux courant de l'est au sud.

Pour faciliter le commerce maritime, aussi bien que pour protéger les petits vaisseaux et les bateaux, le département y construisit en 1887-88, un débarcadère au prix de $5,000. Ce quai a 307 pieds de longueur, et 20 pieds de largeur, au sommet. Il se compose d'une approche, longue de 15 pieds, de palées sur un parcours de 150 pieds. et d'une pile en bois rond, de 142 pieds, a son extrémité. Les palées sont composées de 5 pieux chacune, et sont placées à tous les 15 pieds. La pile à une inclinaison d'1 dans 3, sur la face du côté de la mer, et d'1 dans 12, sur sa face intérieure, elle est salidement bâtie et totalement chargé de lest. Les palées, ainsi que la pile, portent un tablier en madriers de 3 pouces. Le sommet du quai est à 5 pieds au-dessus du niveau présumé de l'eau haute des grandes mers. A l'eau haute de ces derniers, l'extrémité de la pile plonge dans une profondeur d'eau de 27 pieds, tandis qu'à leur eau basse, la grève sèche s'étend jusqu'à 600 pieds en deça de son extrémité. Les grandes mers montent de 39 pieds, et les petites de 33 pieds.

Pendant la dernière saison, l'on dépensa la somme de $150.00 à enfoncer des pieux jointifs et à déposer des facines et de la pierre autour du coin nord-est de l'extrémité du quai, afin de prévenir son affouillement.

TATAMAGOUCHE.

Le village de Tatamagouche, dans le comté de Colchester est situé sur la côte ouest de la rivière Tatamagouche, à 1¾ mille environ de son entrée dans la baie de Tatamagouche, sur le côté sud du détroit de Northumberland. Il est à 16 milles de la station de Wentworth, sur l'Intercolonial, et forme une des stations sur le chemin de fer de la Ligne Courte, actuellement en progrès, entre Oxford et New-Glasgow.

La rivière Tatamagouche, à l'eau haute, mesure ici 1000 à 1500 pieds de largeur, mais le chenal navigable n'a que 150 à 200 pieds de largeur. A cause des battures du chenal qui empêchaient l'entrée et la sortie des vaisseaux à l'eau basse, on l'a creusé et redressé, de façon à obtenir une profondeur de 7 pieds d'eau, à partir des quais de Tatamagouche jusqu'à la mer. Les grandes mers s'élèvent de 7 pieds, et les petites de 5½ pieds.

Pour l'accommodation des habitants de la côte orientale de la rivière qui étaient forcés de parcourir 3 milles pour charroyer leurs produits aux quais de Tatamagouche, ou pour en rapporter le charbon dont ils avaient besoin, le département, pendant la dernière année fiscale, compléta, au coût de $600, un quai public, sur le côté est de la rivière et presqu'en face de l'embouchure de la rivière des Français, qui se jette dans la Tatamagouche, a un demi-mille en aval du village. Ce quai mesure 96 pieds de longueur, et se compose d'une courte culée sur la rive, et de 3 piles en bois rond, séparées par des travées.

A part la pile extérieure qui a 30 pieds de largeur, le reste du quai n'en a que 20 ; il est couronné par un tablier. A 7 pieds de l'extrémité de la pile extérieure, l'eau basse des grandes mers est profonde de 7 pieds, et les bas-fonds de vase se dessèchent jusqu'à 10 pieds en deçà de son extrémité extérieure.

ANSE À LA TRUITE (TROUT COVE.)

L'anse à la Truite est située sur la Baie de Fundy, côte de l'isthme de Digby, presque à mi-chemin entre le détroit de Digby et le Petit-Passage.

En 1858, ses habitants aidés par le gouvernement provincial construisirent un brise-lames de 200 x 30 pieds. En 1876, le département le prolongea par une pile de 175 pieds sur 30, et en 1880 et 1881, de grande réparations ont été faites à l'ancienne partie du brise-lames, dont 100 pieds avaient été détruits par une tempête en 1879. La dépense totale faite par le département s'élevait en 1882, à $5,499.76. En 1882–83, on reconnut qu'il était nécessaire de faire d'autres réparations, et en 1885–86, on renouvela 100 pieds de la face de l'ancien brise-lame ; on en exhaussa et renforça le "brisaut" et l'on chargea de lest son extrémité extérieure. En 1887–88, on répara de nouveau cette face que l'on renouvela sur une étendue de 140 pieds ; on exhaussa le brisant; on fit d'autres réparations et l'on renouvela le tablier.

Pendant la dernière année fiscale, la somme de $399.79 servit à réparer l'extrémité intérieure du brise-lame, et la grève qui, rongée par l'eau, en exposait la base.

Le brise-lames actuel a 436 pieds de longueur, et 30 pieds de largeur. Il est sec à mer basse ; à mer haute, il baigne dans une profondeur d'eau de 21 pieds 6 pouces, à son extrémité extérieure. Constituant le seul brise-lames entre le détroit de Digby et le Petit-Passage, distance de plus de 30 milles, il s'y fait un commerce côtier considérable ; c'est aussi un refuge pour les pêcheurs de la côte, ainsi qu'un abri pour leurs bateaux et vaisseaux.

WALLACE.

Le havre de Wallace, comté de Northumberland, est situé à l'embouchure de la rivière Wallace, qui se déverse sur la côte sud du détroit de Northumberland, à mi-chemin environ entre le havre de Pictou et la baie Verte à 45 au nord de Pictou et à 40 milles, au sud de cette dernière, il est bien protégé contre tous les vents, moins ceux venant de l'est.

La largeur de la rivière en face de Wallace, est d'environ 3000 pieds, mais le chenal navigable n'est large que de 500 pieds environ, étant borné de chaque côté par des bas-fonds de vase qui se dessèchent à l'eau basse des grandes mers. Celles-ci s'élèvent de sept pieds, et les petites mers, de 5.

En face de la ville de Wallace qui est située sur la côte sud de la rivière, on construit un quai, il y a quelques années, que les vaisseaux ne pouvaient atteindre qu'au moment de la mer haute. Pour faciliter les communications, le département, en 1887, y creusa un chenal de 1600 pieds de longueur par 45 pieds de largeur, et 8 pieds de profondeurs, à mer basse, à partir du chenal principal jusqu'au quai.

Ce chenal courant presque à angle droit avec l'alignement du rivage, et recouvert, à l'eau haute, par la mer, s'étant rempli considérablement, surtout à son extrémité intérieure il devint nécessaire de le nettoyer en 1887. Aujourd'hui, il a 40 à 45 pieds de largeur, et de 6 à 7½ pieds de profondeur à l'eau basse des grandes mers.

Pour empêcher le remplissage de l'extrémeté intérieure du chenal et faciliter davantage le commerce maritime, on a prolongé le quai, pendant la dernière année fiscale, moyennant une dépense de $1.000. Ce prolongement a une longueur de 165 pieds sur une largeur de 20. Il est composé de plusieurs piles, en bois rond, séparés par des travées, et le tout est recouvert d'un tablier en madriers de trois pouces. Le quai est à sec à l'eau basse des grandes mers, mais à 5 pieds de la face intérieure de son extrémité extérieure, le chenal contient alors, 6 pieds d'eau.

POINTE DE L'OUEST. (WESTERN HEAD).

Située dans le comté de Queen, sur la rive sud de l'entrée de la baie de Liverpool, 4 milles au sud de Liverpool. C'est une pointe de roc élevée qui reçoit tous les efforts de l'Atlantique, derrière laquelle les pêcheurs, dans les temps modérés, trouvent un certain abri, et tient leurs bateaux sur la grève.

Ces bateaux sont en grand nombre, et comme il est souvent impossible aux pêcheurs d'y arriver lorsqu'ils se trouve au large, lors d'une tempête soudaine, et qu'ils ne peuvent trouver un autre abri, le département a reconnu l'utilité d'y construire un brise-lames.

Les travaux ont été commencés en 1887. Durant l'année fiscale 1887–88, on y dépensa $500,00 pour la construction d'un brise-lames en immédiremets en arrière de la " Pointe et partiellement protégé par elle. Durant cette année fiscales, 1888–89, $2,000.00 furent employées à le compléter. Peu après son achèvement, à la fin de l'automne 1888, tempête extraordinaiee, qui dura 3 jours, en détruisit la partie extérieure et en parsema les grosses pierres sur, et en avant de l'endroit où l'on attachait les bateaux.

Le brise-lames était construit de grandes pierres plates. tirées du rivage de la " Pointe," et de pierres choisies sur les rives voisines. Les assises inférieures étaient solidement boulonnées au roc qui s'élevait au-dessus de l'eau haute et les pierres de parement, des autres assises, liaisonnées les unes aux autres, ainsi qu'à celles de l'assise inférieure, avec du fer de 1 pouce. Le brise-lames avait une largeur de 40 pieds, au sommet, et une longueur de 190 pieds· Le site que l'on avait choisi se trouvait immédiatement en arrière de la langue de roc solide projetant de la " Pointe," de façon à n'exposer à la mer, qu'une partie de la face extérieur du brise-lames, aussi petite que possible.

WHITE POINT.

White Point dans le comté de Victoria, se trouve sur la côte de l'île du Cap-Breton, sur l'Atlantique, à l'extrémité sud d'Aspy Bay. La côte, au sud, le long de l'Atlantique jusqu'au port de Neil, distance de 7 milles, et, à l'ouest. sur un parcours de 3½ milles jusqu'à la tête de Aspy Bay, est accidentée et n'a pas de ports ou de bons débarcadères pour les bateaux.

Le crédit de 1888–89 a été employé pour creuser un bassin ou débarcadére pour les bateaux de 100 pieds de longueur, et s'étendant de 60 pieds à l'intérieur à partir de la ligne primitive des hautes eaux. La basse s'élève de 1 dans 5 et en arrière est à 12 pieds au-dessus des hautes eaux. Le fond se composait de roches détachées recouvertes de glaise, et contre un rocher de 8 pieds de hauteur. Une belle grève de 150 pieds de longueur a été formée entre la ligne de l'eau haute et de l'eau basse constitue un lieu de débarquement sûr et commode.

YARMOUTH.

Le havre et la ville de Yarmouth sont situées à l'extrémité sud-ouest de la province de la Nouvelle-Ecosse. La ville est très étendue et exporte annuellement de grandes

quantités de poissons. Elles possède plusieurs manufactures, un chemin de fer maritime et un petit bassin de radoub où l'on peut recevoir des vaisseaux de 800 tonneaux.

Durant l'exercice, on a redressé et creusé le chenal dans le port et dans sa course vers les quais et l'on a modifié la position des "balises" en les transportants dans l'alignement du chenal amélioré.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

ANDERSON'S HOLLOW.

Anderson's Hollow, comté d'Albert, est situé sur le côté nord du chenal de Chignectou ou Bras-Nord-est de la baie de Fundy et du côté est de la baie de Salisbury qui se trouve entre le cap Enragé et Mathew's Head.

Le département commença à former un port à cet endroit en 1879-80, époque à laquelle un caisson isolé de 100 pieds de longueur sur 25 pieds de largeur au sommet fut construit à une distance de 550 pieds de la côte et à environ 300 pieds de la marque des eaux les plus basses; les grandes marées montent de 40 pieds et les petites de 34 pieds.

En 1883-84 et en 1885-86 cette construction fut prolongée de 90 pieds et de 100 pieds respectivement.

Dans le cours de l'automne 1887 un contrat fut passé pour la construction de 260 autres pieds pour relier la construction à la côte; ces travaux furent terminés d'une manière satisfaisante au mois d'août 1888.

On a réparé la construction en assujettissant et remplaçant des défenses et en posant des pièces d'appui pour fortifier la façade inférieure du caisson du large; et nombre de roches, qui offraient du danger aux bâtiments à l'entrée ou à la sortie, ont été enlevées.

BELLIVEAU.

Belliveau, comte de Westmoreland, est situé sur la rive est de la rivière Petitcodiac, vis-à-vis Hillsboro, comté d'Albert et à environ 16 milles au sud de Moncton ou à 8 milles du nord de Dorchester, deux stations importantes de l'Intercolonial.

Belliveau et les localites environnantes sont des établissements prospères dont les habitants s'occupent principalement d'agriculture. La destruction, en 1869, du quai de cette localité a gravement entravé la pêche de l'alose et a mis obstacle à l'expédition des produits du district ou à l'importation des approvisionnements. Pour remédier à cet état de choses, un contrat a été passé en 1888 pour la construction d'un quai de 200 pieds de longueur sur 24 de largeur (mesuré au sommet); après quoi il fut convenu avec l'entrepreneur de prolonger la construction de 33 pds; le tout fut terminé d'une manière satisfaisante le 2 novembre 1888.

Les grandes marées montent ici à 45 pieds, et les petites marées à 38 pieds. L'extrémité de la construction est à environ 200 pieds de la marque des eaux basses et il y a une profondeur de 14 pieds aux marées ordinaires ou de 18 pieds à l'époque des grandes marées.

CAMPBELLTON.

Campbellton, comté de Ristigouche, est situé sur la rive sud de la Rivière Ristigouche à environ 15 milles en amont de Dalhousie, là où la rivière se jette dans la Baie des Chaleurs, et est une station importante du chemin de fer Intercolonial, vu que c'est le premier port qu'on atteint après que la ligne a quitté le St-Laurent.

Cet endroit est pratiquement la tête de la navigation bien que la marée remonte la rivière à 9 milles plus loin, mais l'eau étant très basse les vaisseaux d'aucune sorte ne peuvent y passer.

Sauf à la "Traverse" qu'on améliore par des travaux de dragage, on peut creuser un chenal de 18 pieds de profondeur à mer basse jusqu'à Campbellton, ce qui, avec l'aide de la hausse de la marée à 10½ pieds et à 7 pieds aux petites marées, donne une bonne profondeur d'eau pour la catégorie de vaisseaux qui naviguent dans ces parages, et dont le plus grand nombre toutefois arrivent sur lest; et la question de savoir comment disposer de ce lest offre beaucoup de difficultés.

Dans le but de se procurer un endroit où disposer du lest, un contrat a été passé le 23 avril 1889 pour la construction d'un quai de délestage, cette construction en projet devant se composer d'un caisson isolé de 140 pieds de longueur sur 35 de lar-

geur, et ayant une profondeur de 18 pieds d'eau à l'extrême eau basse des grandes marées.

A l'expiration de l'exercice les travaux étaient assez avancés, les assises étant commencées et une quantité considérable de matériaux étant déposés près de l'endroit où doivent s'exécuter les travaux.

CAP TORMENTINE.

Ce cap, sur la côte du Nouveau-Brunswick, est situé sur le détroit de Northumberland, vis-à-vis du Cap-Traverse, Ile-du-Prince-Edouard.

Dans mon dernier rapport, j'ai dit qu'on avait de nouvelles soumissions pour l'achèvement de la jetée en cet endroit; en avril 1888, E. Murphy de Toronto signa un contrat, à cette fin.

L'entrepreneur commença la construction en août de la même année; 729 pieds de l'ahord en pierre avaient été construits, vers la fin de juin 1889.

Suivant le devis, cette jetée aura une longueur de 2500 pieds, et aura à son extrémité un L avec deux bras chacun de 400 pieds. A partir de terre, les premiers 1300 pieds de la jetée seront entièrement en pierre, et tout le reste sera en charpente à joints clos, emplie de pierre.

EDGETTS LANDING.

Edgetts Landing comté d'Albert, est situé sur la rive ouest de la rivière Petitcodiac à environ 2 milles au sud de la station de chemin de fer et du village de Hillsboro.

Il y a plusieurs années, et avant la construction du chemin de fer du comté d'Albert, alors qu'on ne communiquait avec cette localité que par eau, le gouvernement du Nouveau-Brunswick construisit le quai connu sous le nom de "quai du bateau à vapeur; mais ce quai pendant la tempête qui arriva en automne, 1869, fut détruit; le fond seul de la construction résista. Pour faciliter le déchargement des vaisseaux sur lest faisant escale à ce port, un contrat a été passé le 10 janvier 1889 pour un quai de délestage.

Ce quai aura 400 pieds de longueur, à 150 de la marque des eaux basses et aura à son extrémité du large, 30 pieds aux grandes marées qui montent ici, à 45 pieds et les petites marées à 38 pieds. La largeur de l'extrémité du large aura 40 pieds diminuant de 10 pieds à chaque 100 pieds en gagnant terre.

Les entrepreneurs commencèrent les travaux dans les premiers jours de juin 1889, mais ils les abandonnèrent à la fin du mois, date à laquelle ils se déclarent incapables de les continuer après s'être procuré la plus grande partie des matériaux.

FORT DUFFERIN N.-E.

Le Fort Dufferin est situé sur la Pointe aux Nègres (Negro Point) à l'entrée occidentale du port de Saint-Jean et à l'extrémité inférieure du brise-lames.

La pointe a 60 pieds de longueur et se compose d'argile et de pierre, et l'action de la mer à sa base, pendant les tempêtes du sud est produit un affouillement; il s'en suit que plusieurs éboulements ont eu lieu sur la rive, et dans certains cas ils ont été considérables, et au point de mettre le Fort en danger et de menacer sa solidité.

En juin 1882, un mur de façade de 430 pieds de longueur sur 7 de largeur au sommet, la façade du large ayant une inclinaison de $\frac{1}{2}$ à 1, a été construit sur la grève au pied du glacis, et s'étendant vers l'est à partir de l'extrémité inférieure du brise-lames; le glacis a été remis, en talus, et les travaux nécessaires pour le dessèchement de l'enceinte du fort ont été exécutés.

Dans le cours de l'hiver 1882 et 1883 un nouvel éboulement, à l'est, et dans le voisinage immédiat de la propriété du fort, endommagea les talus formés en 1882, ainsi que l'angle est du mur de façade que la mer avait affouillé. Pour empêcher que de nouveaux dommages soient faits à la base du talus, on a construit une nouvelle longueur de 303 pieds, de mur de façade, s'étendant dans une direction est, à partir des travaux exécutés en 1882.

Dans le cours de l'hiver 1886 et 1887, les travaux, particulièrement les premiers construits, ont beaucoup souffert de la mer soulevée par une suite de tempêtes de l'est, et une partie de l'ancien mur, sur une longueur de 205 pieds fut complètement détruite et emportée.

Au printemps de 1887, la somme de $600, fut employée à garnir de pilotis jointifs, une partie de la rive en arrière de la brèche, pour empêcher que de nouveaux affouillements se fissent.

Au mois de novembre 1887, on reconstruisit la partie des travaux qui avait été détruite, on mit du nouveau lest partout, on répara le mur de façade, et on mis une pièce de bois tout le long de la façade du large; les travaux furent terminés d'une manière satisfaisante le 31 août 1888.

GRANDE ANSE.

La Grande Anse, comté de Gloucester, est un petit enfoncement de la rive sud de la Baie des Chaleurs, à mi-chemin environ entre le port de Bathurst et celui de Shippagan. Il y a toute une colonie prospère à cet endroit, qui est aussi une station de chemin de fer et de télégraphe sur la ligne de chemin de fer de Caraquet, par lequel la Grande Anse se trouve à 30 milles de Bathurst et à 40 milles de Shippagan; à la jonction de Gloucester, à 3 milles au sud de Bathurst il y a un raccordement avec l'Intercolonial.

L'endroit étant près d'excellents fonds de pêche, et grand nombre d'habitants vivant de cette industrie (il y a plus de 90 bateaux pêcheurs dans cette région), dans le but d'établir des moyens de protection, le département commença en 1875 à construire un brise-lames qui fut terminé en 1879. Comme ce brise-lames est exposé à la mer et à la glace en hiver pendant les vents du nord, on a dû employer des fonds tous les ans à le réparer; les avaries les plus considérables ont eu lieu au printemps de 1886, époque à laquelle toute la partie supérieure à venir à 2 pieds au-dessus de la marque de l'eau basse, fut emportée par la glace pendant une tempête de vent de nord au moment des grandes mers et déposée dans un endroit qui était autrefois le port des bateaux ou havre abrité.

A l'aide du crédit 1886 et 1887, 100 pieds (ou près de la moitié), furent reconstruits, sa largeur étant augmenté de 10 pieds et sa façade du large ayant une inclinaison au-dessus de la marque des eaux basses de 1 à 1; on espère que ceci obviera aux dangers de la pression de la glace; une autre longueur de 60 pieds fut reconstruite au moyen du crédit de 1887-1888, et on termina tous les travaux avec celui de 1888–1889, y compris une addition de 10 pieds à l'extrémité est. On a aussi enlevé une bonne partie du lest et des épaves déposés dans le havre abrité.

CAP HOPEWELL.

Le cap Hopewell, comté d'Albert, est situé sur la rive occidentale de la rivière Petitcodiac, à 7 milles en aval de la petite ville de Hillsboro et vis-à-vis Dorchester comté de Westmoreland, dont il est à 4 milles de distance soit par le passeur ou par chemin de terre.

Le cap Hopewell est le chef lieu du comté et le centre d'un établissement prospère où il y avait autrefois d'immenses chantiers de navires; les vaisseaux en destination de Moncton, Hillsboro, Dorchester, etc., jettent ordinairement l'ancre au large du cap, la profondeur du chenal variant de 3 à 4 brasses à mer basse, tandis que cette profondeur diminue à environ une brasse plus en amont de la rivière.

Les capitaines avaient l'habitude pendant que leurs vaisseaux étaient à l'ancre à cet endroit, de jeter à la mer, le lest dont on pouvait se dispenser, et ceci finit, à la longue, par mettre en danger la sûreté du mouillage.

Pour remédier à cela, le département commença en 1883, la construction d'un quai de délestage, et un contrat fut passé le 18 septembre de la même année pour la construction de 380 pieds de longueur, et les travaux furent terminés au mois d'août suivant; le 5 mars 1885 on passa un contrat pour la construction de 210 autres pieds et les travaux furent terminés le 27 août de la même année.

Pour améliorer autant que possible la profondeur de l'eau le long de la partie du quai construite en l'automne de 1886, on détourna un petit cours d'eau passant auprès du côté nord du quai de manière à l'amener le long des 200 pieds du large, et le chenal étant pour ainsi dire élargi et creusé, on obtint une profondeur de 4 à 5 pieds de plus. L'action du courant produisant un affouillement à l'extrémité du large, on entoura de pilotis jointifs l'extrémité du large et 100 pieds du côté nord, dans le cours du dernier exercice, les pilotis étant enfoncés à une profondeur de 10 à 11 pieds.

Toute la construction a une longueur totale de 580 pieds sur 20 pieds de largeur au sommet ayant un rebroussement de la même largeur à l'extrémité du large.

Les grandes marées montent à 45 pieds et les petites à 38 pieds, niveau auquel la profondeur de l'eau à l'extrémité du quai et le long du côté vers lequel le cours d'eau a été détourné est de 18 et 14 pieds, son extrémité étant à une distance de 400 pieds de la marque des eaux basses.

RIVIÈRE KENNEBECASIS.

Cette rivière prend sa source près de celle de la Petitcodiac, et après avoir suivi un cours sud-ouest d'environ 20 milles, elle se jette dans la baie Saint-Jean par la Kennebecasis.

Dans le cours de l'été 1888, une tranchée fut pratiquée à travers la batture de sable en aval du village de Hampton, et le chenal au-dessous du pont levé jeté sur la rivière à *Penzy's Point*, a été redressé et creusé et ces travaux ont été exécutés dans le but de permettre au bateau à vapeur qui voyage entre Indiantown (Saint-Jean) et Hampton de faire ses trajets régulièrement à toutes les phases du niveau de la rivière.

MAISONNETTE.

La pointe Maisonnette, comté de Gloucester est l'extrémité est la plus reculée de la petite péninsule que sépare la partie supérieure du port de Caraquet de la Baie des Chaleurs.

Cet endroit est, par terre, à 9 milles de la Grande Anse et à environ 3 milles, par eau, du village de Caraquet, deux stations du chemin de fer de Caraquet.

Dans le but d'accommoder les habitants de la localité, un contrat a été passé le 19 fevrier 1889 pour la construction d'un quai ; et les matériaux ayant été préparés dans le cours de l'hiver, les travaux commencèrent dès les premiers jours de juin, et à l'expiration de l'exercice, le quart des travaux était terminé, l'assise de 9 caissons étant installée.

Les travaux en voie d'exécution comprennent en tout une longueur de 500 pieds, dont 480 auront 12 pieds de largeur au sommet, les autres 20 pieds, soit le caisson du large, auront 20 pieds de largeur, le tout composé de caissons et d'ouvertures et donnant à l'extrémité du large une profondeur de 2 pieds à mer basse.

Les grandes marées montent de 6 pieds et les petites de 4 pieds.

RIVIÈRE MADAWASKA.

La rivière Madawaska prend sa source dans le lac Témiscouata, et après avoir suivi une direction sud sur une distance d'environ 20 milles, elle se verse dans la rivière St-Jean à Edmunston, petite ville prospère sur la rive nord de cette rivière et point terminal du chemin de fer du Nouveau-Brunswick, et où s'opère son raccordement avec le chemin de fer Témiscouata.

Dans le cours du dernier exercice le chemin de halage situé le long de la partie de la rivière dans le Nouveau-Brunswick a été reparé à l'aide du credit affecté à cette fin, et des cailloux et des bancs de sable qui obstruaient la navigation ont été enlevés.

ILE AUX PERDRIX.

L'Ile aux Perdrix est située directement au large de l'entrée du port St-Jean, divisant son abord en deux chenaux dont le principal est à l'est de l'Ile.

Sur l'Ile se trouve la station du département de la Marine qui comprend le sifflet d'alarme, le phare, la quarantaine, etc, et pour faciliter le débarquement des vivres, deux petites jetées, furent construites il y a plusieurs années sur la côte nord de l'ile par le département. Les jetées s'étendaient jusqu'à environ 60 pieds de la marque des eaux basses, formant entre elles une cale ou dock de 30 pieds de largeur ayant aux grandes marées une profondeur de 20 pieds à l'extrémité du large, cette profondeur diminuant à 7 pieds à la partie inférieure. Les grandes marées montent 28 pieds et les petites 22 pieds.

Pendant une tempête du sud-est, au commencement de février 1887, la partie du large de la jetée est, n'ayant pas été suffisamment remplie de lest, fut considérablement endommagée, 100 pieds ayant été complètement emportés et les épaves jetées dans le bassin qui devint par là, hors de service.

Ces épaves furent enlevées et la jetée ouest, qui avait aussi été endommagée, fut réparée et mise en état de servir aux bâtiments et aux vaisseaux.

Un contrat fut passé le 24 novembre 1887 pour la reconstruction de la jetée est laquelle fut terminée d'une manière satisfaisante le 10 juillet 1888, 110 pieds de nouvelle construction ayant été fait sur une largeur de 20 pieds au sommet, ayant une inclinaison de 1 dans 12 du côté inférieur et de 1 dans 4 du côté du large.

POINTE DU CHÊNE.

Pointe du Chêne (port de Shediac) comté de Westmorland, point terminal est de l'Intercolonial et point principal de communications avec les ports du Golfe Saint-Laurent et de l'Ile du Prince Edouard, est situé sur la côte occidentale du détroit de Northumberland à mi-chemin entre l'entrée du port de Richibouctou au nord et la Baie Verte au sud.

A l'aide du credit du dernier exercice des réparations générales ont été faites autant que possible au quai de délestage et au brise-lames. On a relevé, rempli de lest et rhabillé tout le quai de délestage ; on y a mis de nouveaux poteaux d'ammarage et posé des défenses horizontales sur sa façade. Le brise-lames a été rempli de lest là où c'était le plus nécessaire, les pilotis jointifs ont été assujetis et ceux qui avaient été emportés, ont été replacés.

RICHIBOUCTOU.

Le port de Richibouctou, comté de Kent est situé sur la côte sud-ouest du Golfe Saint-Laurent à environ 40 milles au nord du port de Shédiac (Pointe du Chêne) point terminal du chemin de fer Intercolonial.

L'entrée qui se trouve entre des grèves de sable est obstruée par des bancs de sable mouvant, et en 1873 le département commença la construction d'un brise-lames pour l'ameliorer et ce brise-lames s'étendait dans une direction sud-est à partir de la pointe de la grève nord, le département se proposant d'en construire un autre dans une direction nord-est à partir de la grève sud, le but étant de réunir les eaux dans un chenal permanant et de les amener ainsi à travers le barrage dans l'espoir que le courant devenu plus fort le ferait disparaître.

A l'aide du crédit accordé pour le dernier exercice les travaux suivants ont été exécutés.

1. La partie construite en 1885, longue de 225 pieds et avariée pendant l'hiver de la même année, a été remplie de fascines et de pierres, de nouvelles pierres étant ajoutées à l'extérieure et fermant presque totalement la façade ; ce qui devra empêcher que le lest et les fascines soient emportés.

2. Une construction complètement neuve de 300 pieds de longueur. semblable à celle qui precède et maintenant reconstruite, a été exécutée, faisant une longueur totale de 800 pieds de pilotis de fascines, de pierres, etc., y compris des ouvrages de protection à l'intérieur du brise-lames proprement dit et couvrant presque toute la grève exposée à l'action des grands vents de l'est.

3. Plusieurs defenses de l'extrémité du large du brises-lames proprement dit qui avaient été emportées ou endommagées par la glace ont été remplacés.

Les grandes marées montent 4 pieds et les petites 2 pieds 6 pouces.

SHIPPAGAN.

Le port de Shippagan, comté de Gloucester, formé par l'île Pokesudie et la terre ferme à l'ouest, et l'île Shippagan à l'est, est un bras de la Baie des Chaleurs auquel on arrive par le chenal de Shippagan du détroit de Northumberland pour les petits bateaux pêcheurs tirant peu d'eau.

Au mois d'octobre 1875 un contrat a été passé pour la construction d'un brise-lames de 1750 pieds de longueur pour protéger l'entrée et d'un barrage de 870 pieds de largeur pour fermer l'ouverture connue sous le nom de Goulet est. Des difficultés surgirent avec les entrepreneurs qui suspendirent les travaux à la fin de l'été de 1876.

Les travaux ayant été de nouveau donnés à contrat en 1877 les opérations recommencèrent au mois d'avril 1878; mais comme les nouveax entrepreneurs se déclarèrent, vers la fin de Juillet incapables de continuer, le département prit les travaux en main.

A cette époque le barrage était terminé; environ 900 pieds du brise-lames étaient construits à la hauteur voulue et 500 pieds étaient en partie construits.

Au mois d'octobre 1879 une tempête éclata pendant laquelle la marée monta 4 pieds plus haut qu'on l'avait jamais su avant, et le barrage fut considérablement

endommagé, tandis que les 500 pieds du large du brise-lames qui n'avaient pas été terminés furent complètement détruits, et l'autre partie endommagée.

En 1880-81, le barrage fut reparé, exhaussé et renforcé par des pilotis enfoncés à 10 pieds les uns des autres de chaque côté et au moyen de pierres et de travaux. En 1883 certaines parties des travaux qui s'étaient de nouveau affaissées, furent exhaussées là ou il y avait danger, et un prolongement de 120 pieds fut ajouté au brise-lames ; une brèche qui s'était faite a été fermée et d'autres parties de la construction ont été relevées.

Des réparations générales furent de nouveau faites en 1884-85 époque à laquelle 50 pieds de l'extrémité du large furent entourés de pilotis jointifs, et on exhaussa dans le même temps le barrage là où il s'était affaissé.

On planta de nouveaux pilotis jointifs en 1886 et les travaux subirent des répations générales.

Dans le cours du dernier exercice, une brèche pratiquée pendant l'hiver 1887-88, a été réparée par la reconstruction d'une longueur de 60 pieds qui avait été emportée ; des réparations générales ont aussi été faites.

Les grandes marées montent ici 5½ pieds et les petites 3 pieds.

RIVIÈRE ST-JEAN.

Dans le cours de l'exercice, des améliorations ont été faites au chenal de la rivière aux endroits suivants :

Aux bancs de l'Ile aux Ours, l'ancien chenal s'étant presque rempli de gravier et de cailloux amenés par la crue du printemps précédent, des cailloux, des bancs de sable, etc., furent enlevés de l'autre chenal pour le rendre plus sûr et plus passable.

Aux chutes Meductée un éboulement s'étant fait et obstruant la navigation, fut enlevé ainsi que des roches un peu plus loin en aval ; on a fait des améliorations générales entre Nackamick et la rivière aux Anguilles en enlevant des cailloux qui avaient été emportés dans le chenal par la débâcle de la glace.

Aux Grandes Chutes plusieurs roches furent enlevées en les faisant sauter ; des Grandes Chutes à Quisibus et de la rivière aux Poissons à St-François, des améliorations furent faites au chemin de halage ; et des obstructions furent enlevées du chenal, ce qui fut aussi fait sur les rivières St-François, Petit Madawaska et Tobique toutes tributaires de la rivière St-Jean.

Dans le cours de l'été de 1888, un chenal de 2350 pieds de longueur fut ouvert à une profondeur de 14 pieds à l'eau basse à travers les battures de d'Oromocto qui se trouvent entre les îles Hatch et Oromocto, à environ 10 milles en aval de Frédéricton, et s'étendant en l'arrière du quai Belmont jusqu'au phare à l'embouchure de la rivière Oromocto, vis-à-vis le pied de l'île Hatch. Ces battures se composent de sable, de vase, de sciure de bois, etc., amenés en aval de la rivière par la crue des eaux ; il est nécessaire d'y faire du dragage de temps à autre.

PORT DE ST-JEAN.

Le dragueur "New Dominion" a travaillé pendant les mois de mai et juin 1889, pour le compte de la corporation de la ville de Saint-Jean, à creuser le bassin pour les bâtiments le long du quai dit *Anchor Line Wharf.*

SAINT-LOUIS.

Saint-Louis, comté de Kent, est situé sur la rive sud de la rivière Kouchibouquais à environ 4 milles de son embouchure et 7 milles au nord de Richibouctou, chef-lieu du comté, Saint-Louis et Richibouctou sont deux stations du chemin de fer Kent nord qui se raccorde à l'Intercolonial à la Jonction de Kent 46 milles au nord de Moncton.

Dans le but de munir Saint-Louis d'un quai, un contrat a été passé le 6 novembre 1888 pour la construction d'un quai de 200 pieds de longueur sur 30 de largeur au sommet, devant s'étendre dans une direction nord-ouest, à partir de l'extremité du large de la culée sud du pont. Ce quai aura une profondeur d'eau de 7 pieds à l'eau basse des grandes marées qui montent de 3½ pieds et les petites marées de 2 pieds. Les matériaux ont été préparés dans le cours de l'hiver et les travaux ont commencé dans la dernière semaine de l'exercice.

RIVIÈRE AU SAUMON SUPÉRIEURE.

La rivière au Saumon Supérieure, comté d'Albert, se jette dans la Baie de Salsbury à la tête de la Baie de Fundy à environ 4 milles au nord-est de Mathews Head et à 10 milles au nord-ouest du cap Enragé.

A son embouchure est situé le village prospère d'Alma, point terminal probable du chemin de fer *Albert Southern* qui est sur le point de se terminer et par lequel cet endroit se trouvera à 16 milles d'Harvey le présent point terminal du chemin de fer du comté d'Albert.

Pour protéger les bâtiments qui viennent dans ce port, un contrat a été passé en 1883 pour la construction de 180 pieds de brise-lames du côté occidental de l'entrée, et ces travaux se terminèrent dans l'automne de la même année.

Pendant une grosse tempête qui éclata le 2 et le 3 novembre 1888, 50 pieds de plancher de pièces de bois, etc., du plan incliné près de l'extrêmité du large de la construction furent emportée et le département fit les réparations nécessaires vers la fin du même mois.

Cette construction longue de 425 pieds et haute de 20 pieds à son extrêmité du large ne sert absolument que de brise-lames, il ne s'y fait aucun chargement, et il a rendu de grands services pour abriter les vaisseaux qui viennent dans le port.

Les grandes marées montent de 40 pieds et les petites de 34 pieds.

QUÉBEC.

BAIE SAINT-PAUL.

La Baie Saint-Paul est située sur la côte nord du Saint-Laurent, à 60 milles environ en aval de Québec.

Durant l'année fiscale le quai du Cap-au-Corbeau a été prolongé sur une longueur de 60 et une largeur de 50 pieds, la hauteur de sa face extérieure étant de 30 pieds et son extrêmité baignant dans une profondeur de 12 à 14 pieds d'eau à mer basse. Les travaux ont été faits à l'entreprise.

En 1874 et 1875, une pile isolée de 200 sur 30 pieds avec une tête de 60 pieds de longueur, large de 50 pieds, a été construite à environ 3,000 pieds au-délà de la limite atteinte par l'eau haute des grandes mers. Durant le dernier exercice on a fait les réparations nécessaires à cette pile, mais elle se trouve encore en mauvais état.

BERTHIER EN BAS.

Berthier en bas, dans le comté de Montmagny, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, 24 milles en aval de Québec.

Il y a 36 ans, on y a construit une jetée de 586 pieds de longueur ayant une largeur de 30 excepté dans les 100 pieds extérieurs où elle est large de 60 pieds.

Pendant le dernier exercice, on a renouvelé 450 pieds du tablier, remplacé des poteaux d'amarrage et fait d'autres réparations.

Les grandes mers montent ici de 20 pieds et les petites de 15. A mer basse, la tête de la jetée plonge dans 14 à 15 pieds d'eau.

CAP-A-L'AIGLE.

Le Cap-à-l'aigle se trouve sur la côté nord du Saint-Laurent, à trois milles de Murray Bay, dans le comté de Charlevoix. En 1881 et 1882 le département y a construit un débarcadère long de 160 pieds, et large de 35, dont l'extrémité sud baigne dans 12 pieds d'eau à mer basse.

Durant le dernier exercice on a fait quelques réparations à ce quai afin de prévenir sa destruction.

Les grandes mers montent de 19 et les petites de 12 pieds.

CAP-CHATTE.

Cap-chatte est situé sur le Saint-Laurent à la limite occidentale extrême du comté de Gaspé.

Avec la somme votée en 1888-89, on a creusé de deux pieds le chenal; élargi le lit de la rivière, à son entrée, en enlevant des battures de roc solide, sur chacune de ses rives, ou en les réduisant au niveau de son lit. Les goëlettes peuvent à présent atterrir à l'embouchure de la rivière en attendant la marée sans danger d'être jetées

sur les pointes de rocher qui l'obstruaient—ayant toutes été enlevées—les vaisseaux de plus petites dimensions peuvent entrer dans le havre intérieur à tout moment de la marée.

Les récifs extérieurs et intérieurs qui rendaient la sortie des vaisseaux très-difficile et dangereuse dans le gros temps comme dans le temps calme, ont été en partie enlevés, c'est-à-dire que leurs pointes saillantes ont été coupées, de sorte que le chenal aujourd'hui droit et plus large, offre plus de facilités durant les crues du printemps, à l'entrée et à la sortie des vaisseaux.

CAP-SANTÉ.

La paroisse du cap-Santé est située dans le comté de Portneuf, sur la rive nord du Saint-Laurent, à 30 milles près, en amont de Québec.

Aux petites mers les chaloupes seulement peuvent approcher du quai, lorsque l'eau s'est élevée de 7 pieds 9 pouces, et mêmes alors ils courent des dangers par suite des cailloux qui obstruent le fleuve.

Ces cailloux forment partie d'un récif, long de 1100 pieds, qui se rend au chenal principal du Saint-Laurent; durant l'année dernière on en a fait éclater quelques uns dont on a enlevé les débris.

CHICOUTIMI.

La ville de Chicoutimi se trouve sur la côte sud de la rivière Saguenay, à 71½ milles de Tadoussac, et à la tête de la navigation.

Le quai de Chicoutimi a 282 pieds de longueur, 127 pieds de largeur, et son extrémité extérieure gît dans 7 pieds d'eau à l'extrème eau basse. Pendant le dernier exercice presque tout le tablier du quai a été renouvelé; son côté nord, sur une longueur de 125 et sur une largeur de 40 pieds a été exhaussé de 5 pieds; six defenses, longues de 30 pieds, et 14 pouces d'équarrissage ont été posés à l'extrémité du quai.

CÔTEAU-DU-LAC.

Côteau-du-Lac ou Saint-Ignace de Soulanges, est situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, immédiatement en aval de la Chute Verte, dans le comté de Soulanges, 34 milles en amont de Montréal.

Durant les plus grandes crues, l'eau y monte de 3 pieds, mais généralement, la différence entre l'eau haute et l'eau basse n'est que de 18 pouces.

On y a construit un quai composé d'une pile de 100 + 20 pieds et d'une approche de 110 + 20 pieds. Il y a 6 pieds d'eau à son extrémité extérieure et son sommet est à 5 pieds au-dessus du niveau de l'eau.

Un bâtiment pour l'usage des voyageurs et pour le fret, a été construit sur la partie d'aval de l'approche.

CÔTEAU LANDING.

Il est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, au pied du Lac Saint-François. C'est le chef-lieu du comté de Soulanges, à 2 milles de la gare du côteau sur le Grand-Tronc, et à 36 milles de Montréal.

A la fin de l'année fiscale, le département était à reconstruire sur une longueur de 800 pieds, l'approche du quai où font régulièrement escale, les vaisseaux de la compagnie du Richelieu et d'Ontario.

ÉTANG-DU-NORD.

L'Étang-du-Nord se trouve à l'éxtrémité occidentale de l'Ile-aux-Meules, une des Iles de la Madeleine, dans le golfe Saint-Laurent.

En 1880–81, on a commencé à la baie de l'Étang-du-Nord, la construction d'un brise-lames avec l'intention de lui donner 750 ou 800 pieds de longueur, 32 pieds de largeur et une hauteur moyenne de 20 pieds.

En 1883–84, on en avait construit une longueur de 225 pieds lorsque survint une tempête qui la détruisit.

Reconnaissant qu'il était presque impossible de construire un brise-lames à cet endroit, à cause de son exposition aux tempêtes de l'Atlantique, on décida d'en cons-

truire un sur le côté sud de l'Ile-aux-Goëlands, à trois-quarts de mille au sud-ouest du site primitivement choisi. La partie de ce brise-lames que l'on avait immergée en 1887–88 a été lestée de pierre durant l'exercice fiscal clos le 30 juin dernier.

Ce brise-lames mesure 500 pieds de longueur, 32 pieds de largeur, 12 à 28 pieds de hauteur en moyenne, et son extrémité baigne dans une profondeur de 21 pieds d'eau à mer basse.

ILE PERROT.

L'Ile Perrot, dans le comté de Vaudreuil, est à l'embouchure de la rivière Ottawa qu'elle divise en deux branches.

Le Grand Tronc et le chemin de fer Canadien du Pacifique traversent l'extrémité nord de l'île, mais les gares les plus rapprochées sont celles de Vaudreuil et de Sainte-Anne-de-Bellevue. En 1887-88, un quai a été construit sur sa rive sud, à un mille et demi en avant de l'Église.

Il est composé d'une pile longue de 130 pieds, large de 30, baignant dans 8 pieds d'eau, à 580 pieds au-delà de la rive. Il a été bâti par contrat.

Durant la dernière année fiscale, on a construit 325 pieds de quai, sur une largeur de 18, à partir du rivage vers l'extérieur, laissant un espace de 275 pieds entre lui et la pile.

ILE VERTE.

La paroisse de l'Ile Verte, dans le comté de Témiscouata se trouve à neuf milles en aval de la Rivière-du-Loup et a 123 en bas de Québec.

En 1887, on a construit une pile isolée de 50 sur 40 pieds, et durant la dernière année fiscale, on a commencé la construction d'une approche à partir de la pile en gagnant le rivage mais il en reste encore 800 pieds à bâtir pour compléter le raccordement.

LA GRANDE DÉCHARGE.

La Grande Décharge est le bras principal qui charrie les eaux du lac Saint-Jean dans la rivière Saguenay.

Durant le dernier exercice on y a construit une pile de 22 pieds de longueur par 22 pieds de largeur et 20 pieds de hauteur, ainsi qu'un brise-glaces de 26 pieds sur une base haute de 16 pieds.

LAPRAIRIE.

Laprairie, chef lieu du comté du même nom, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, 7 milles en amont de Montréal.

Durant l'hiver de 1886-87, on construisit deux brise-glaces pour empêcher les désastres de la débâcle au printemps, et leurs effets ont été très satisfaisants.

En 1887-88, on construisit à l'extrémité d'aval de la ville, un terrassement de 1,600 pieds de longueur, pour la protéger contre les débordements du fleuve, et l'on en remarque les heureux effets durant les crues des deux derniers hivers. Sur la rive, à l'est du brise-glace, on a construit une turcie sur encaissements, longue de 480 pieds et haut de 10 pieds que l'on a chargée surtout de pierre.

Pendant la dernière année fiscale on a bâti une autre turcie, longue de 335 pieds, s'élevant à 11 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse, depuis le quai des vaisseaux à vapeur en gagnant l'ouest. La charpente de cette construction est à joints ouverts, large de 20 pieds et inclinée de 1 dans 12, sur la face.

LES EBOULEMENTS.

Le village des Eboulements, dans le comté de Charlevoix se trouve sur la côte nord du Saint-Laurent, à 69 milles en aval de Québec.

En 1853, un débarcadère de 920 pieds de longueur par 30½ pieds de largeur, dont l'extrémité extérieure se trouvait dans 12 pieds d'eau à l'eau basse extrême, y a été construit.

En 1875, un épi, long de 50 pieds, large de 41½, a été construit sur le côté est du premier quai. Pendant le dernier exercice fiscal, les plans inclinés sur le côté ouest et est ont été réparés, de même que la superstructure ; on a aussi renouvelé quelques poteaux d'amarrage.

On a construit une salle d'attente pour les passagers du bateau à vapeur, sur des pieux à l'extrémité extérieure du quai actuelle; elle mesure 45x25 pieds; son toit est couvert en métal et tout l'édifice est badigeonné de peintnre imperméable.

LONGUEUIL.

La ville de Longueuil, chef-lieu du comté de Chambly, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent presque en face de l'extrémité est de la cité de Montréal. Les chemins de fer "Sorel et Montréal', "South Eastern" y ont chacun une station; la compagnie de navigation du Richelieu et d'Ontario fait le service de la traverse, a toutes les heures entre Montréal et Longueuil.

Cette dernière compagnie possède un quai à l'extrémité d'amont de la ville, mais à cause de son éloignement du centre des affaires et de l'accroissement du commerce qui demandait plus de facilité de quaiage, le département, sur la demande du conseil de Ville, commença au printemps de 1887, la construction d'un quai dont il adjugea l'achèvement à l'entrepreneur M. J. A. Chagnon.

A son entier parachèvement, le quai aura 1,105 pieds de longueur, y compris une pile de 40x80 pieds, à son extrémité extérieure; 90 pieds de cette étendue seront larges de 30 pieds, et les autres 975 pieds, 20 pieds. Six épis seront aussi construits sur son côté d'amont. La pile extérieure gît dans 7 pieds d'eau lors des plus basses eaux. Le quai monte à 9 pieds 6 pouces au-dessus du niveau de l'eau basse. On croit qu'il sera complètement terminé l'été prochain.

MURRAY BAY.

Murray Bay, dans le comté de Charlevoix, sur la côte nord du Saint-Laurent est à 83½ milles en aval de Québec. Les vaisseaux à vapeur de la compagnie de navigation du Saguenay y font escale tous les jours, moins le lundi, en montant et en descendant.

En 1855, une jetée de 475 pieds de long, large de 30½ pieds, à l'exception de la pile à son extrémité extérieure qui mesure 180 pieds de largeur, a été bâtie à la Pointe-au-Pic, à 3 milles de distance environ du village de Murray Bay.

En 1875, on prolongea de 30 pieds la pile extérieure obtenant ainsi à son extrémité une profondeur de 18 pieds à l'eau basse des grandes mers.

Les grandes mers montent de 18 à 20 pieds, les petites de 12.

Pendant la dernière année fiscale, l'ancien plan incliné sur le côté est de la jetée qui était devenue inutile, a été élevé au niveau du quai et couvert d'un tablier donnant ainsi une surface additionnelle de 2,300 pieds carrés. Quatre-vingt-dix pieds du chemin pour les voitures au centre de la jetée, à son extrémité riveraine ont été remplis de gravier au lieu d'être planchées. Une nouvelle salle d'attente de 30 x 24 pieds a été construite et l'ancien hangar au fret remodelé; on a aussi réparé d'autres parties du quai.

Quelques gros cailloux et des battures de roches, sources de danger à l'entrée du havre, ont été ou partiellement ou totalement enlevés.

NICOLET.

La ville de Nicolet à 13 milles en amont des Trois-Rivières et à 28 milles en aval de Sorel, est située sur la rive orientale de la rivière de ce nom, qui origine dans le lac Nicolet, au centre du comté de Wolfe et qui se jette dans le Saint-Laurent, sur sa rive sud, au pied du lac Saint-Pierre, après avoir arrosé les paroisses de L'Espérance, Saint-Paul-de-Chester, Saint-Christophe, Saint-Albert, Sainte-Clothilde, Sainte-Monique et Saint-Jean-Baptiste de Nicolet.

Le commerce de Nicolet est surtout celui du bois. On compte sur cette rivière cinq scieries qui sont alimentées par le bois des limites situées vers sa partie supérieure.

L'année dernière 39,200,000 pieds de bois mesure de planche, valant $274,400 en ont été exportés, et en grande partie, aux Etats-Unis.

En 1881, le département adjugea un contrat pour du dragage et des travaux en pilotis à l'embouchure de la rivière afin d'y créer un havre de refuge pour les goëlettes.

Durant l'été 1882, l'entrepreneur se procura et prépara les matériaux nécessaires à ces travaux. En 1883, l'eau du Saint-Laurent était trop haute pour permettre la construction des pilots, de sorte qu'on ne fit que du dragage.

Pendant l'été 1884, on termina le dragage du chenal, qui a 5,000 pieds de longueur, par 75 de largeur et 8 pieds de profondeur, à l'eau basse minimum du lac Saint-Pierre.

Durant la même année on construisit 250 pieds de pilotis sur le côté ouest du havre. En 1885, ce pilotis atteignit 850 pieds de longueur; en 1886, 1410 pieds, et en 1887, 2038 pieds.

Le 20 juillet 1888, les travaux reprirent et cessèrent le 29 septembre; 543 pieds courants ayant été construit durant l'année fiscale.

PAPINEAUVILLE.

Un chenal de 1000 pieds de longueur et large de 50 pieds, excepté à son extrémité intérieure où il est large de 75 pieds, a été pratiqué à une profondeur de 7 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse de la rivière, à travers la peninsule de Papineauville, séparant la rivière Ottawa de la baie de la Pentecôte, afin de rendre la baie accessible en tout temps ; on a aussi dragué à une profondeur de 7 pieds, le fond de la rivière en avant et autour du quai de Papineauville pour que les vaisseaux à vapeur puissent y accoster à l'eau minimum de l'Ottawa.

PERCÉ.

Percé est situé dans le comté de Gaspé et est le chef-lieu du district de Gaspé pour les fins judiciaires et autres. Par le grand chemin, Percé est à 150 milles du chemin de fer Intercolonial, à Cambelton, N.-B. Par le vapeur " Admiral " il n'est qu'à 13 heures de la gare de Dalhousie, N.-B. Les vaisseaux à vapeur de Québec et des ports du Golfe y font escale et débarquent ou embarquent leurs passagers et fret au moyen de chaloupes.

Le débarcadère commencé en 1888, a été terminé en mai dernier. Il a été bâti par contrat. Ses dimensions sont : longueur totale, au sommet, 320 pieds ; largeur, au sommet, 20 pieds ; hauteur, à son extrtmité extérieure, 36½ pieds, dont 26½ seulement sont au dessus du fond, il s'est enfoncé de 10 pieds durant sa construction ; l'eau basse des grandes mers, à son extrémité extérieure, mesure 16 pieds, avec une élévation et une chute de 5″ à 5′ 6″ à l'eau haute des grandes mers, et 3 pieds aux petites mers ordinaires.

POINTE-AUX-ANGLAIS.

Un chenal large de 100 pieds et profond de 7 pieds, pendant l'eau basse, a été ouvert à travers la batture de roches au-devant du quai, vers l'est, jusqu'à l'eau profonde de la rivière Ottawa.

PORT-AU-PERSIL.

C'est un petit village situé à 15 milles en aval de Murray-Bay sur la rive nord du Saint-Laurent.

Pendant l'année fiscale terminée le 30 juin 1889, on a enlevé les cailloux et les roches les plus dangereuses qui se trouvaient dans le port.

RAPIDE MANIGANCE.

C'est un des plus forts rapides du Saint-Maurice entre les Grandes-Piles et La Tuque. Il est à environ 5½ milles en amont de la décharge de la Mékinac, 18 milles en amont des Grandes-Piles et 55 milles au nord des Trois-Rivières.

Il est traversé par un bon chenal, obstrué cependant, à quelques endroits, par des cailloux ; l'eau basse d'été y est profonde de 9 à 10 pieds.
En octobre 1888, on le débarrassa de gros cailloux contenant 210 verges cubes de roche.

RIVIÈRE DU LIÈVRE.

Cette rivière se jette dans l'Ottawa, à 18 milles en aval de la cité d'Ottawa; elle s'étend généralement vers le nord et sa largeur sur une distance de 20 milles, à son amont de son embouchure varie de 300 à 600 pieds.

Pour démontrer l'importance commerciale de cette rivière on n'a qu'à donner les quantités de bois et de phosphate qui en sont sorties pendant les 12 derniers mois :—

Traverse de chemin de fer	40,000
Poteaux de cèdre	30,000
Bois d'équarrissage, pds. cub	154,395
Bois, pds. M. P	46,500,000
Phosphate de chaux, tonnes	27,537
Mica, livres	10,000
Feldspath, tonnes	50

C'était dans le but de favoriser spécialement le développement de l'industrie des phosphates et d'en faciliter le transport des mines au chemin de fer le plus rapproché à Buckingham que le gouvernement adjugea à MM. Poupore & Cie, en décembre 1886, le contrat de la construction d'une écluse et d'un barrage aux Petits Rapides. L'écluse et le barrage seront suffisamment élevés pour gonfler le rapide Long, à 7½ milles à leur amont, et rendront ainsi la rivière navigable sur un parcours de 22 milles, à partir de Buckingham au pied des grandes chutes. L'écluse a une longueur de 160 pieds entre les portes, une largeur de 32 ' 7 " et une profondeur d'eau de 8 pieds sur les brises. Des jetées, à son entrée, sont en voie de construction. On prendra les mesures nécessaires pour favoriser la descente du bois en aval du barrage, que l'on est à construire à 11 pieds au-dessus de l'eau basse, à la tête des Petits Rapides.

RIVIÈRE-DU-LOUP. (en bas)

La Rivière-du-Loup, dans le comté de Témiscouata, sur la rive sud du Saint-Laurent, est à 114 milles de Québec. Les travaux du creusement des bancs de sable de la rivière ont été poursuivis durant la dernèire année fiscale ; aujourd'hui des chaloupes et des goëlettes de dix à cent tonneaux peuvent charger et décharger leurs cargaisons au quai de Pelletier, à la ville.

RIVIÈRE L'ASSOMPTION.

A Charlemage, à la rencontre de l'Assomption avec la branche nord de l'Ottawa, au pied de l'Ile de Montréal, on a enlevé une bature ainsi que d'autres obstacles qui s'y étaient accumulés dans le chenal.

RIVIÈRE MÉKINAC.

Cette rivière origine dans le lac du même nom, dans le comté de Champlain et coule vers le sud, sur un parcours de 18 milles, pour se jeter dans le Saint-Maurice, 49½ milles en amont de la cité des Trois-Rivières. Sa profondeur varie de 1 à 12 pieds.

Elle renferme plusieurs rapides, dont un à 6 milles de son embouchure, long d'environ un mille, s'appelle le " Rapide Blanc ".

La communication entre Saint-Roch et les Grandes Piles, se fait en été, par eau et en hiver, par un chemin sur la glace. Un convoi de chars quittent les Grandes-Piles deux fois par jours pour Trois-Rivières.

Durant le mois de septembre 1888, on améliora la navigation du Rapide Blanc, en enlevant quelques cailloux de son chenal.

RIVIÈRE OUELLE.

La rivière Ouelle, dans le comté de Kamouraska, sur la rive sud du Saint Laurent, se trouve à 75 milles en aval de Québec. Le quai a 1225 pieds de longueur, 35 pieds de largeur, et un T, à son extrémité large de 50 pieds et long de 105 pieds ; il a été bâti il y a longtemps.

Ce quai se trouve à la Pointe-aux-Orignaux à 6 milles de la Rivière Ouelle et à 6 milles de St-Denis. L'eau minimun, à son extrémité, est profonde de 16 pieds et cette profondeur s'accroit de 20 pieds lors des grandes mers. On y a fait quelques réparations.

RIVIÈRE RICHELIEU (À SOREL)

Cette rivière se jette dans le Saint Laurent, sur sa rive sud, à Sorel, 45 milles en aval de Montréal et 27 milles en amont des Trois-Rivières.

En outre des brise-glaces mentionnés dans le rapport de l'année dernière, comme ayant été bâtis pour protéger alors la ville de Sorel, qui est aujourd'hui une cité, contre la débâcle des glaces, on en a construit un troisième anologue à ceux-ci; pour les mêmes fins. Il est a 200 pieds du rivage et à 2400 pieds en amont du second brise-glaces bâti l'année précédente.

RIVIÈRE RICHELIEU.

On a creusé à travers deux battures sur le Richelieu, à St-Antoine, vis-à-vis les quaies de Gatien et de Gendron, un chenal de 7 pieds de profondeur à l'eau basse.

A Lacolle, la profondeur d'eau a été augmenté, le long du quai, sur une étendue de 250 pieds de longueur, 50 de largeur et jusqu'à 8 pieds au bout du large et 7 a l'autre bout.

RIVIÈRE SAINT-FRANÇOIS.

Cette rivière origine dans le lac Saint-François, comté de la Beauce. Elle coule vers l'ouest à travers le comté de la Bauce et celui de Wolfe, traverse le coin nord-ouest du comté de Compton, décrit une courbe rapide vers le nord-ouest, à Lennoxville, arrose les comtés de Sherbrooke, Richmond, Drummond et Yamaska, et vient se jeter dans le lac Saint-Pierre, sur sa rive sud, 11 milles en aval des îles de Sorel et à 3 milles de l'embouchure de la rivière Yamaska.

Son embouchure, occupée par un groupe d'îles, est composée de plusieurs chenaux. A son embouchure et de là aux scieries, existaient des battures sérieusement nuisibles à la navigation. Le 21 mai 1888, on en commença le dragage que l'on arrêta le 6 Juillet.

Le 29 août 1888, le creusement fut recommencé et continué jusqu'au 8 novembre. Pendant cette période de temps, on a creusé un chenal de 40 pieds de largeur, de 1,100 pieds de longueur et de 5 pieds de profondeur, à l'eau basse, à partir du chenal Hertel, en descendant, jusqu'au premier coude de la rivière.

Le 24 juin dernier, le dragueur fut mis en opération en face des moulins de Tourville, et fonctionnait encore le 1er juillet.

RIVIÈRE YAMACHICHE.

Cette rivière prend sa source dans les Laurentides, traverse le comté de Saint-Maurice et se jette dans le lac Saint-Pierre, à 16 milles environ en amont des Trois-Rivières.

La côte ouest est en grande partie élevée et est composée d'argile, de même que sa côte est, qui est basse.

Au point où elle traverse la limite ouest de la parroisse de Saint-Boniface de Shawenigan, il s'est produit un éboulis de sa côte ouest, long de 3,000 pieds et large d'environ 5 acres, qui ferma complètement la rivière jusqu'à sa rive opposée. Cette obstruction causa l'inondation des terres situées en amont.

En 1884, on creusa une partie d'un chenal à travers cet éboulement afin de réduire l'eau à son niveau ordinaire et assécher les terrains inondés. En 1885, on continua ce creusement sur une largeur de 6 à 8 pieds et à une profondeur d'environ 10 pieds, par où l'eau s'écoula suffisamment pour permettre la culture de plusieurs cents acres de terres inondées.

Durant l'été de 1888, ce chenal fut prolongé de 2,500 pieds et creusé de 8 pieds en plus, et l'eau reprit son cours à son niveau ordinaire.

RIVIÈRE YAMASKA.

Cette rivière origine dans le canton de Bolton, comté de Brome. Elle sert de décharge à plusieurs grands lacs et a une longueur d'environ 90 milles. Elle arrose les comtés de Brome, Missisquoi, Rouville, Bagot, Saint-Hyacinthe, Richelieu et Yamaska, et se décharge à la tête du lac Saint-Pierre, sur sa rive sud, 8 milles en aval de Sorel.

En 1880, le département adjugea un contrat pour la construction d'un écluse à sas et d'un barrage à l'Ile-à-Cardin, un mille et trois quarts en aval du village de Saint-Michel d'Yamaska et près de 4½ milles en amont de son embouchure. Ces travaux ont été terminés en 1886. Ils élèvent de 5¾ pieds le niveau de l'eau.

Ces travaux ainsi que le dragage subséquent d'une batture en bas de l'écluse ont rendu la rivière navigable pour les vaisseaux d'un tirant d'eau modéré jusqu'à la Belle pointe ou au Rapide de la grosse roche distance de 20 milles.

En août dernier 1888, la charpente à encaissement, à l'extrémité d'aval de l'écluse s'étant affouillée sur une longueur de 185 pieds, on planta une file de palplanches sur le côté d'amont des encaissements, afin d'empêcher le passage de l'eau dans la rivière, à travers cette brêche, et aussi, de diminuer la pression de l'eau à cet endroit pour procéder au remplissage, que l'on fit au moyen de sacs remplis d'argile et de sable.

Au mois d'octobre de la même année les mêmes avaries se répétèrent et l'on y remédia de la même façon.

L'écluse a été ouverte 382 fois durant la saison de 1888.

CHENAL DU FLEUVE ST. LAURENT.

Les premières démarches relativement à un chenal en eau profonde entre Montréal et Québec furent faites en 1825. En février 1826 une pétition de quelques marchands de Montréal fut présentée à l'assemblée législative du Bas Canada, dans laquelle on représentait que les intérêts et la prospérité de la province ainsi que du Haut Canada, exigeaient qu'on se mit à enlever les obstructions, et que le fleuve fut autant que possible, mis navigable pour les batiments au long cours; et de plus pour la somme de £36,000.0.0 on pourrait pratiquer un chenal de 16 pieds à eau basse, permettant aux navires de 250 tonneaux, ayant une cargaison complète, de passer aux époques de l'année où l'eau était plus basse.

De 1826 à 1831 des efforts furent faits pour amener le gouvernement à accorder de l'aide à l'entreprise, mais sans succès. De 1831 l'affaire resta en suspens jusqu'en 1836 époque à laquelle les marchands de Montréal demandèrent de nouveau de l'aide à la législature pour faire un relevé du lac Saint-Pierre, et essuyèrent un refus.

En 1838 la commission du commerce de Montréal présenta une pétition à l'assemblée législative demandant une subvention en argent pour faire un relevé du lac St Pierre, et exposant que la navigation du lac pendant la plus grande partie de l'année était restreint aux baiments tirant 10 à 12 pieds; que le tirant d'eau des batiments faisant commerce entre Montréal et le Royaume-Uni était de 14 à 16 pieds; et qu'il fallait qu'une partie considérable de leur cargaison fût transbordée pour leur permettre de passer le lac, imposant ainsi au commerce de Montréal des frais annuels énormes, et causant en même temps des retards aux vaisseaux. En reponse à cette petition la somme de £500 fut accordée "à titre d'aide pour faire faire un relevé du lac Saint-Pierre de cette province."

Aucun fait d'une nature officielle n'apparait jusqu'en 1841, époque où le secrétaire provincial informa le président du comité spécial de la chambre d'assemblée "que l'amélioration de la navigation du lac Saint-Pierre sera mise à l'étude avec les autres travaux publics."

D'après le rapport de ce comité spécial on voit qu'un relevé du lac était à se faire, que dans le cours de 1840, 97 batiments, représentant un tonnage total de 28,660 tonneaux étaient arrivés de la mer dans le port de Montréal, et que les frais de remorquage et d'allège pour 42 batiments dont le tonnage représentaient, à 14,179 tonneaux, s'élevaient à £6,141.

Des travaux sérieux commencèrent bientôt et à venir jusqu'à l'expiration de 1845, on avait dépensé £59,994, dont £37,937 pour des dragueurs, des bateaux à vapeur, etc., etc.

En mai 1846, devant un comité de la chambre d'assemblée, on annonça qu'une tranchée diorite avait été faite dans le lac Saint-Pierre à une profondeur à peu près égale à celle de l'ancien chenal naturel, et à une largeur variant de 100 à 150 pieds, et qu'un bâtiment y était passé au mois d'octobre 1845.

Une divergence d'opinion ayant surgi sur la question de savoir si l'on devait abandonner le nouveau chenal et se mettre à améliorer l'ancien chenal ou chenal naturel, les opérations furent suspendues dans les premiers jours de juin 1846, et le capitaine Bayfield de la marine royale, fut chargé de s'enquérir des faits et de faire rapport, ce qu'il fit en recommandant de terminer le nouveau chenal à une profondeur de 14 pieds au dessous du niveau des basses eaux d'été et sur une largeur de 300 pieds. Cette suggestion ayant été acceptée, les travaux recommancèrent vers la fin de l'automne de 1846; cependant l'opposition au nouveau chenal ou chenal droit n'avait pas cessé, et l'affaire revint devant un comité spécial de l'assemblée législative, qui fit rapport qu'il avait examiné les volumineux documents qu'on lui avait soumis, qu'il avait la preuve que la tranchée à travers la batture de Saint-François avait été entreprise sur des calculs erronnés des dépenses probables. Au printemps de 1847 les travaux recommencèrent dans le nouveau chenal et se poursuivirent jusqu'en septembre de la même année, date à laquelle ils furent suspendus.

Au mois d'août 1850, ces travaux passèrent des mains des commissaires des travaux publics de la province entre celles des commissaires du port de Montréal, lesquels, en octobre 1850, donnèrent instruction à une commission d'experts de faire rapport sur le lac Saint-Pierre dans le but d'adopter les meilleurs moyens d'obtenir un chenal de 16 pieds au niveau des eaux les plus basses, et au cours des instructions préparées par les commissaires du port, il est dit que des déboursés au montant de $320,000 avaient été faits dans le nouveau chenal à venir jusqu'en 1846, époque à laquelle le gouvernement provincial arrêta les travaux.

La commission des experts recommanda d'adopter l'ancien chenal et de l'améliorer en le creusant à une profondeur de 16 pieds sur une largeur de 450, et d'abandonner le nouveau chenal.

Au mois de juin 1851, les commissaires du port commencèrent les opérations dans l'ancien chenal—chenal qui existe maintenant—et les continuèrent jusqu'à l'expiration de la navigation en 1854, époque à laquelle le chenal fut en réalité terminé à une profondeur de 16½ pieds à eau basse et sur une largeur variant de 250 à 300 pieds, les dépenses faites par les commissaires s'élevant à £74,000. 0.0 y compris £10, 000. 0.0 remis à la commis sion des travaux publics pour deux dragueurs.

En mars 1855 M. Q. C. Keefer, T. C., fit un rapport aux commissaires passant en revue les progrès des travaux accomplis dans le passé, et donnant son avis relativement aux opérations futures. Par ce rapport on apprend que "atteindre un tirant d'eau de 20 pieds à eau basse est aussi possible que désirable," et que le coût d'un chenal à cette profondeur sur une largeur de 300 pieds à travers tous les obstacles entre Montréal et Québec pourrait être porté à £90,000.

En novembre 1837, MM. Childe, McAlpine et Kirkwood furent constitués en commission d'ingénieurs pour examiner les meilleurs moyens à prendre pour doter le port de Montréal de nouvelles amèliorations, et on leur demanda de déclarer si les les commissaires avaient agi sagement ou non, en creusant le lac Saint-Pierre, et en améliorant autrement la navigation entre Méntréal et Québec, et ils firent rapport comme suit "le port de Montréal est le lieu convenable pour le transbordement des cargaisons venues de l'intérieur, à bord des bâtiments au long cours, et conséquemment les commissaires du port ont raison de vouloir creuser le chenal en aval de Montréal de manière à permettre aux batiments tirant 20 pieds de se rendre jusqu'à cette dernière ville."

En novembre 1865, le chenal de 20 pieds de profondeur sur 300 de largeur fut terminé. De 1866 à 1869 on se contenta de nettoyer le chenal, et de l'élargir où c'était nécessaire et de l'améliorer; et comme conséquence naturelle, des facilités ayant été données pour le passage des bâtiments tirant jusqu'à 20 pieds d'eau, le ton-

nage et les proportions des navires s'accrurent à tel point qu'on souleva une agitation pour obtenir une profondeur de 24 pieds, et en mai 1873 une loi fut passée accordant un prêt de $1,500,000, pour porter la profondeur du chenal du lac Saint-Pierre et du fleuve Saint-Laurent à pas moins de 22 pieds à eau basse et la largeur à pas moins de 300; et en juillet 1873, un arrêt du conseil fut passé permettant aux commissaires du port d'acheter l'outillage de dragage nécessaire.

Le creusage à une profondeur de 22 pieds fut terminé en novembre 1878, et on fit l'épreuve officielle. Au mois d'octobre 1882, on fitde nouveau l'épreuve du chenal et on trouva une profondeur franche de 25 pieds à eau basse, partout en amont du Cap à la Roche, là où, ainsi qu'au cap Charles, il fallut profiter d'une bonne marée pour passer avec tout le tirant d'eau qu'on avait ailleurs.

En 1883, une nouvelle loi ayant été passée à cette fin, on commença à travailler pour obtenir une profondeur de 27½ pieds à eau basse dans le chenal, sauf au cap à la Roche et au cap Charles, où on pouvait obtenir cette profondeur à mi-marée.

A l'exception du cap à la Roche et du cap Charles, le creusage a une profondeur de 27½ pieds, fut terminé en novembre 1888, et mis à l'épreuve par le passage du steamer *Sardinian* portant un épart attaché à son flanc et s'enfonçant à cette profondeur.

Dans le cours des dernières années, les marchands et les autres personnes intéressés dans le commerce du port de Montréal ont prétendu que le commerce ne devrait pas supporter le fardeau du coût du chenal, travaux, qui devraient être considérés comme une entreprise nationale et non pas locale, exécutés non-seulement pour des fins locales mais pour des fins intéressant tout le Canada; et dans ce but une loi fut passée pendant la session de 1888, dégageant les commissaires du port de Montréal de leur dette en rapport au chenal, et transferrant les travaux, l'outillage, au département des Travaux Publics, et dans le cours de l'été de 1888, les opérations pour le parachèvement du chenal furent exécutés par les commissaires du port pour et au nom du département.

En janvier 1889, le département pris le contrôle et la direction des travaux. Dans le cours de l'hiver de grandes réparations furent faites à l'outillage, lequel, à l'ouverture de la navigation, fut mis, au Cap à la Roche, Poulier, Bayer et au Cap Charles, à creuser le chenal à ces endroits qui sont voisins les uns des autres, à une profondeur de 27½ pieds au-dessous de l'eau basse, et à l'expiration de l'exercice les travaux avaient déjà fait quelques progrès.

Le chenal qui a été ouvert à 300 pieds de largeur dans les parties droites, et 320 pieds dans les courbes, mais on a constaté qu'il était difficile de faire passer, à certains endroits, les gros batiments à cause de ces courbes ou la position du chenal là où le fil du courant a dû être traversé obliquement, et il faudra une nouvelle dépense de fonds pour améliorer le chenal en ces endroits.

SAINT-ALPHONSE.

Saint-Alphonse est à la tête de la baie des Ha! Ha! rivière Saguenay, environ 66 milles en amont de son embouchure. Le quai est long de 445 pieds et large de 25, sa pile extérieure ayant 77 pieds de long et 55 pieds de large. Pour faciliter le chargement et le déchargement des vaisseaux de petit jaugeage on a construit un plan incliné sur son côté nord.

On a aussi renouvelé son tablier sur une longueur de 300 pieds, au moyen de pièces d'épinette de 6 pouces d'équarrissage.

SAINTE ANNE DU SAGUENAY.

Sainte-Anne du Saguenay, dans le comté de Chicoutimi, se trouve sur la rivière Saguenay, en face de Chicoutimi.

Le bois nécessaire pour le quai projeté ayant été obtenu durant l'année précédente, on en a commencé la construction l'année derniére et une longueur de 77 pieds a été construite.

L'eau basse des petites mers, mesure 2 pieds de profondeur, à son extrémité extérieure.

SAINT-LAURENT.

Le village de Saint-Laurent, sur l'Ile d'Orléans, se trouve à 15 milles en aval de Québec. Le quai mesure 583 pieds de longueur et 32 pieds de largeur, la pile de son

extrémité extérieure étant longue de 104 pieds et large de 32. On a fait des réparations a ce quai afin de le rendre utile au trafic.

SAINT-PLACIDE.

On a fait du dragage en avant et à l'ouest du quai de Saint-Placide, afin d'agrandir l'étendue du bassin et de donner plus d'espace pour le virement et l'accommodation des vaisseaux. On a enlevé un encaissement d'un ancien quai gisant au sud-ouest de la batture en face du quai, parce qu'il se trouvait dans le chenal à eau profonde et formait un obstacle à l'entrée des vaisseaux venant de l'est.

SAINTE-ANNE DE-LA-PÉRADE.

La rivière de Sainte-Anne prend sa source dans le comté de Québec. Elle traverse les comté de Portneuf et de Champlain, et se jette dans le Saint-Laurent sur la rive nord, à Sainte-Anne de-la-Pérade, 54 milles en amont de Québec et 23 milles en aval des Trois-Rivières.

Cette rivière sur une grande partie de son cours, est peu profonde et offre de nombreux rapides. Dans le voisinage de son embouchure, les rives sont basses, mais à quelques milles au delà, vers l'intérieur, elle sont beaucoup plus hautes.

L'eau, à son embouchure, est profonde de 2 à 5 pieds.

Pour faciliter l'accès aux scieries et aux manufacture, établies près du village, on a dragué la rivière, à son embouchure, sur un parcours de 1,028 pieds, une largeur de 30, et à une profondeur de 6 pieds.

A cause du peu de profondeur de la rivière, ces opérations n'ont pu être faites qu'à mer haute.

Les marées y varient de 1 à 5 pieds.

Du 4 juin, au 7 juillet 1888, on a creusé un chenal de 30 pieds de longueur à une profondeur de 6 pieds.

SAINTE-ANNE-DE-SOREL.

Dans le comté de Richelieu, à 3 milles en aval de Sorel, sur la rive sud du Saint-Laurent.

Afin de protéger davantage les fermes et dépendances des habitants de ce riche district agricole dont les terres sont basses, on a construit durant l'année dernière un autre brise-glace à l'entrée du Chenal-du-Moine, environ 1½ mille en bas du village de Saint-Anne.

Ce brise-glaces a 24×30 pieds et 21 pieds de hauteur.

TADOUSSAC.

Tadoussac ou l'Anse-à-l'eau, est à l'embouchure de la rivière Saguenay, sur sa rive sud.

Le quai de Tadoussac a 366 pieds de long et 26 pieds de large, sa pile extérieure ayant 40×50 pieds. A cet endroit sa hauteur est de 29 pieds et l'extrême eau basse y mesure 7½ pieds de profondeur.

Durant le dernier exercice on a reconstruit et exhaussé de 3 pieds, une partie de ce quai, construit un plan incliné et renouvelé le tablier.

TROIS-PISTOLES.

Trois-Pistoles, dans le comté de Témiscouata, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à 148 milles en aval de Québec.

Pendant la dernière année fiscale, on a commencé un prolongement de 60×30 pieds, qui n'était pas terminé à la fin de l'exercice.

ONTARIO.

BELLEVILLE.

Belleville, capitale du comté de Hastings, est située à l'embouchure de la rivière Moira, qui se jette dans la baie de Quinté, 43 milles à l'ouest de Kingston et 113 milles à l'est de Toronto.

Le havre est bien abrité mais il était obstrué par plusieurs battures formées en partie par du bran de scie et des rebuts de scieries charroyés par la rivière. En 1874 le département continua le dragage qu'avait commencé la municipalité, ainsi qu'en 1875 et pendant les années subséquentes jusqu'en 1882, la municipalité contribuant la somme de $3.000.

En 1884, on donna à l'entreprise le creusement du havre et les travaux qui durèrent deux ans coûtèrent $8.170.42.

En septembre 1886, on adjugea un autre contrat pour creuser un chenal de décharge aux eaux de la rivière Moira, durant les crues, la municipalité payant la moitié des dépenses. Cette entreprise a été terminée en juillet 1889.

BRIGHTON.

Brighton dans le comté de Northumberland, est sur le port de Presqu'Ile, Lac Ontario, à 22 milles de Belleville.

On a dragué a une profondeur de 14 pieds au-dessous de l'eau basse du lac Ontario, le fond du lac en avant et à l'est du quai de Brighton ; on a enlevé avec succès quelques encaissements submergés dans le voisinage du quai cause de difficultés et de danger pour les vaisseaux qui y arrivaient ou qui en partaient.

COBOURG.

Le havre de Cobourg, dans le comté de Northumberland, est situé sur la rive nord du lac Ontario, 96 milles à l'ouest de Kingston, et 72 milles de Toronto, dans le district électoral de Northumberland-ouest.

Les travaux de la formation du havre de Cobourg, ont été commencés par une compagnie organisée par un acte du Parlement en 1829. En 1842, le gouvernement prit la possession de ces travaux et la conserva jusqu'au 27 mai 1850, lorsqu'ils devinrent la propriété du conseil de Ville de Cobourg.

A la confédération, en 1867, les travaux se composaient de deux jetées dont la longueur totale était de 2.047 pieds. Elles étaient séparées par un espace de 190 pieds, à l'entrée du havre, et renfermaient une étendue d'environ 12½ acres d'eau. L'eau à l'extrémité extérieure de la jetée de l'est mesurait 14 pieds de profondeur et diminuait jusqu'à 7 ou 8 pieds, au centre du havre.

En 1873, le département donna à l'entreprise, la construction d'une jetée de 1500 pieds de longueur, large de 30 pieds, à partir du pied de la rue Hibernia. Cette jetée fut terminée en 1876, et la compagnie du havre y contribua la somme de $25,507.48.

En 1881-82, on adjugea un autre contrat pour prolonger cette jetée, et les travaux ont été terminés en 1883.

Pendant l'année fiscale, 1888-89, on reconstruisit la superstructure des 150 pieds extérieurs de la jetée Langevin ou occidentale, par contrat adjugé à M. J. W. Dinwoodie.

La superstructure de la jetée ouest du havre primitif étant très cariée, on la répara durant les mois d'avril, mai et juin ; ces travaux étaient en progrès à la fin de l'année fiscale.

CODERICH.

Coderich comté de Huron se trouve à l'entrée de la rivière Mailland 60 milles en amont de Sarnia, sur le côté est du lac Huron.

Un chenal de 18½ pieds de profondeur a été ouvert dans la batture obstrunant l'entrée du port ; et on a dragué en-dedans du port près du quai "Commercial" et le long du quai au sud, jusqu'à une profondeur de 17 pieds.

KINCARDINE.

Ce havre est situé sur la côte orientale du lac Huron, 31 milles au nord de Goderich, à l'embouchure de la rivière Pénétangore.

En 1856, deux jetées parallèles furent construites à 100 pieds de distance, l'une de l'autre ; celle du nord était longue de 540 pieds, et celle du sud de 290 pieds, qui fut prolongée et complétée en 1868.

En 1869, on decouvrit à l'examen du havre, que l'eau mesurait de 7 à 10 pieds de profondeur entre les jetées, à l'entrée, et de 6 à 10 pieds dans le bassin intérieur.

En 1872, on y commença du dragage que l'on poursuivit jusqu'en 1877. Alors tout le bassin intérieur, d'environ 4 acres de surface avait été creusé à 12 pieds, et l'entrée à 13 pieds de profondeur.

Depuis, on y a de nouveau creusé afin de donner une profondeur de 15 pieds à l'entrée le long de la jetée nord. Les jetées de l'entrée ont aussi été considérablement prolongées; celle du nord à 1,225 pieds, et celle du sud, à 900, l'espace entre elles étant de 200 pieds, afin de rendre plus facile l'entrée du havre.

En 1876, la jetée nord fut endommagée par une tempête ; on remédia à ces dommages et l'on reconstruisit la superstructure.

En novembre 1881, on adjugea un contract pour la construction de pilotis sur un parcours de 790 pieds, sur le côté sud de la jetée sud, et ces travaux furent terminés en 1883.

Du 1er juillet 1882 au 30 juin 1889, on y fit les améliorations annuelles, telle que du dragage et des réparations aux jetées nord et sud. En 1885, on commença la reconstruction du quai qui entoure le bassin intérieur, et ces travaux sont encore en progrès. A son achèvement, ce quai offrira des commodités très grandes. Il est composé de palplanches fortement reliées à des pieux d'ancrage et recouvert d'un tablier large de 12 à 16 pieds, reposant sur des moises.

Le dragage, aussi, a été poursuivi systématiquement et l'eau, aujourd'hui, est profonde de 16 pieds entre les jetées de l'entrée, et de 12 en moyenne, dans le bassin intérieur.

KINGSTON.

Kingston, à la sortie du lac Ontario, se trouve à 172 milles à l'ouest de Montréal.

A la fin de l'année fiscale terminée le 30 juin 1888, on continuait l'enlèvement de la batture de la Pointe Frédéric, commencé en 1883; les travaux cessèrent le 20 novembre. On les reprit le 7 mai 1889, et à la fin de l'année fiscale on avait enlevé 3,890 verges cubes de roc.

KINGSTON.

BASSIN DE RADOUB.

Au mois de mars 1889, un contrat a été passé pour la construction d'un bassin de radoub à Kingston, à un endroit admirable au centre du port dont on avait fait l'acquisition à un prix raisonnable.

Le bassin sera construit entièrement en pierre et ses principales mesures sont comme suit :

Longeur du plancher	280	pieds
Largeur du plancher	40	"
Largeur au sommet	72	"
Profondeur du sommet au plancher	26	"
Profondeur d'eau à la base à eau basse	15½	"
Largeur de l'entrée	48	"

L'entrée sera fermée par un caisson en fer comme à Québec et à Esquimalt, et des pompes centrifuges seront employées pour vider le bassin.

A venir jusqu'à l'expiration de l'exercice les travaux ne faisaient guère de commencer, mais on avait fait l'acquisition et placé sur le terrain une quantité considérable d'outillage.

KINGSVILLE.

Kingsville, sur le lac Erié, est dans le district électoral d'Essex-sud, sur le chemin de fer de Détroit, Essex et du lac Erié, à 25 milles de l'embouchure de la rivière Détroit.

En juillet 1883, on passa un contrat pour la formation d'un havre de refuge à Kingsville. L'ancienne jetée, longue de 860 pieds, fut totalement réparée, et une deuxième jetée de 1400 pieds de longueur, de 15, 20 et 30 pieds de largeur, fut construite dans une position telle à donner au havre une superficie de 9 acres, avec une entrée large de 150 pieds. Une grande partie de ce havre a été creusée à 12 pieds de profondeur, en différents temps, ainsi que durant l'année fiscale 1888-89.

RIVIÈRE DE LA PETITE NATION.

La rivière de la Petite Nation ou de la nation du sud traverse les comtés de Grenville, Dundas, Stormont, Russell et Prescott, et se jette dans l'Ottawa, à Wendover En amont du village de Casselman, dans le comté de Russell, elle n'est pas navigable mais de là au village de Plantagenet, distance de 36 milles, on peut y naviguer excepté sur une petite distance a l'embouchure du ruisseau de l'Orignal, qui se deverse dans la Nation. On trouve là une batture de roc, longue de 700 pieds, couverte de 2′ à 2′6″ d'eau. Pendant les trois dernières années le département cherche à faire disparaître cette obstruction. On y a pratiqué un chenal de 60 pieds de largeur, profond de 5′ 6″, ce qui est suffisant pour les petits vaisseaux à vapeur qui circulent sur la rivière ; 4000 verges cubes de roc ont été enlevées à part une certaine quantité d'argile et d'alluvion.

Les villages qui profiteront de cette amélioration sont ceux de Casselman, Lemieux, Brook, Pendleton, Riceville, Fournierville, Curran et Plantagenet, qui sont tous sur l'une ou l'autre des rives de la rivière.

MEAFORD.

Meaford, ville incorporée du comté de Grey, est située sur la baie Georgienne, 18 milles à l'ouest de Collingwood et 20 milles à l'est d'Owen-Sound.

Avant la confédération, les autorités locales, aidés par le gouvernement, construisirent une jetée de 500 pieds de longueur, ayant une profondeur de 14 pieds d'eau, à son extrémité extérieure. Cette jetée située sur la rive ouest de la rivière Big Head a été prolongée de 160 pieds en 1874-75 ; on y construisit aussi un éperon de 200 pieds de long, vers le nord-est, afin de la protéger contre les vents du nord-est. On a bâti de plus un brise-lames de 410 pieds de longueur sur le côté est de la rivière.

En 1878 et en 1880-81, le département fit creuser à 12 pieds le lit de la baie en dedans de la jetée occidentale, et approfondir le chenal conduisant au havre intérieur qui avait été en partie dragué à 11 pieds par les autorités locales.

En 1883-84, on a planté des palplanches sur un parcours de 850 pieds, sur le côté ouest des havres intérieur et extérieur, et fait des réparations considérables à la jetée de l'ouest ; ces réparations ont été complétés en 1885.

En 1886, on y fit encore du dragage, et en 1887-88 la ville contribua $3,000 et le gouvernement $5.000 pour l'achèvement du dragage du havre intérieur à une profondeur de 13 pieds et pour le creusement d'un chenal, large de 100 pieds et profond de 14, à partir de l'extérieur, pour y arriver ; ces travaux ont été terminés avec satisfaction.

OAKVILLE.

Oakville, dans le comté de Halton, est sur le lac Ontario, 22 milles à l'ouest de Toronto et 18 milles à l'est de Hamilton, et le havre est situé à l'embouchure de la crique de Seize-milles.

En novembre de 1886, le département adjugea un contrat pour la reconstruction des 360 pieds extérieurs de la jetée est démolie par une forte tempête. Ce contrat a été terminé en octobre 1887. En même temps, le chenal entre les deux jetées, a été creusé à une profondeur de 12 pieds à l'eau basse.

En 1888, la jetée ouest à été reconstruite à partir du niveau de l'eau basse, et ces réparations ont été complétées d'une façon satisfaisante, durant l'année fiscale 1888–89.

HAVRE DE PENETANGUISHINE.

Le havre de Penetanguishine est situé au nord de la péninsule orientale de la baie Georgienne, entre la baie de Nottawassaga et les eaux de la Severn.

Durant l'été de 1880, on fit du dragage à la pointe occidentale, au sud du quai de l'école de réforme, et au nord des quais près du village, afin de donner au chenal une profondeur de 16 pieds.

En 1888–89, on construisit un ouvrage en pilotis, large de 12 pieds et long de 850 pieds, dans une profondeur d'eau moyenne de 12 pieds. En arrière de cette protection on a bâti un terrassement composé de fascines, pierre et terre, donnant ainsi une largeur totale de 42 pieds, au quai. En outre de ce quai, on a construit une structure analogue de 350 pieds de longueur, au pied de la rue Barrie.

Penetanguishine est le terminus d'une des branches du chemin de fer le Grand-Tronc, sur la baie Georgienne. Il y arrive de grandes quantités de bois des rives orientale et méridionale de la baie Georgienne, qui se distribuent dans Ontario.

PONT DU PORTAGE-DU-FORT.

En 1885-86-87, le département a reconstruit le pont interprovincial sur l'Ottawa, au Portage-du-Fort, 60 milles en amont d'Ottawa. Ce pont mesure 1,000 pieds de longueur; il est composé de 6 piles et de deux culées, avec une approche en pierre, longue de 335 pieds. Il renferme, 1 travé de 42 pieds, 4 de 60, 1 de 27 et 1 de 47; elles sont en bois ainsi que la superstructure.

Il y a un autre pont de 315 pieds de longueur, sur une branche de l'Ottawa, à partir de l'île susmentionnée jusqu'à la rive de la province de Québec, au village du Portage-du-Fort, et l'on en a reconstruit entièrement la superstructure pendant l'année fiscale.

PORT-ALBERT.

Port-Albert, à l'embouchure de la crique de Neuf-Milles, est situé sur la rive orientale du lac Huron, environ neuf milles au nord de Goderich.

Les autorités locales ont construit une petite jetée, que le département, en 1875, prolongea de 50 pieds; il y construisit de plus, en cette année, un petit brise-lames sur encaissements, long de 75 pieds, sur la rive sud de la crique. En 1881 et 1882, il planta une file de pieux jointifs sur un parcours de 300 pieds, à partir du coin oriental de la jetée, vers l'est, et il creusa le bassin formé par cette protection, à une profondeur de 10 pieds.

Pendant l'année fiscale 1882-83, on continua les améliorations de ce port en déposant de la terre et de l'argile en arrière des constructions sur le côté nord du havre, et en plantant des pieux jointifs sur un parcours de 90 pieds, à l'extrémité est, à part d'autres travaux.

En 1884, 1885, 1886, 1888, 1889, d'autres réparations ont été faites et 300 pieds de palplanches jointives ont été enfoncés sur le côté est de la jetée nord, pour empêcher la descente des matières du terrassement dans le havre.

PORT ARTHUR.

Antérieurement à 1870, Port Arthur était connu sous le nom de Prince Arthur's Landing, appelé ainsi par le général Wolseley lors du débarquement des troupes impériales et canadiennes, s'en allant réprimer le premier soulèvement du Nord-Ouest; et pendant plusieurs années ce fut le commencement de la route par terre et par eau qui servait au transport des immigrants et autres se dirigeant vers le Nord-

Ouest pour arriver à leur destination respective ; mais avec l'organisation de la Province du Manitoba, la construction de lignes de chemin de fer se raccordant aux lignes américaines, et le parachevement du Chemin de fer Canadien du Pacifique, cette route fut abondonnée après avoir rendu de bons et d'utiles services.

Port Arthur, à la tête de baie du Tonnerre, situé comme il l'est à la tête de la navigation canadienne sur le lac Supérieur, est devenu un centre très important, et le point—car la rivière Kaministiquia et les facilités qu'elle offre à la navigation sont maintenant comprises comme partie du Port Arthur sous l'empire des règlements de douane—par lequel tous les produits du Nord-Ouest doivent passer soit par terre ou par eau ; et dans le but de protéger les quais et le port proprement dit, on a commencé en 1884 la construction de 2,000 pieds du brise-lames en projet, et les travaux ont été heureusement terminés en 1886.

En février 1887, on commença à construire une autre longueur de 1,600 pieds, en sus de celle qui avait été terminée l'année précédente, et en novembre 1888 les travaux étaient achevés ; et un talus en pierre fut placé contre l'extérieur des ouvrages, ce qui a augmenté la force de la construction, ainsi qu'on en a eu la preuve pendant les nombreuses tempêtes qui ont passé depuis que le talus a été mis en place. En octobre 1888, un contrat a été passé pour la construction d'une autre longueur de 1500 pieds de brise-lames, avec des piles à chaque extrémité, du côté ouest des travaux déjà terminés et une ouverture de 350 pieds de largeur a été ménagée entre l'ancienne construction et la nouvelle afin de permettre aux batiments d'entrer dans le port.

Au mois de mai 1889, ces nouveaux travaux commençaient et à l'expiration de l'exercice, 300 pieds du brise-lames avaient été construits.

Dans le cours de l'exercice on a commencé à prolonger, le talus en pierre le long de la façade extérieure du brise-lames construit en vertu du premier contrat, et vu que l'on a constaté que le fond était miné par la mer pendant les gros temps.

On peut dire ici que ce brise-lames a résisté aux vagues poussées par des vents dont la rapidité était de 54 milles à l'heure et aussi à la débâcle de la glace venue de de ia baie extérieure, alors que la glace s'était empilée sur le brise-lames, et qu'elle y était restée mesurant une épaisseur de 19 pieds. La profondeur de l'eau, à l'ouverture du centre est de 18 pieds : à l'ouverture du nord-est, dont la largeur est de 250 pieds entre l'extrémité du brise-lames et le quai de l'élevateur du chemin de fer Canadien du Pacifiqne, la profondeur est de 17 pieds, et une fois la longeur (1500 pieds), maintenant en voie de construction, terminée, il y aura une profondeur de 17 pieds à l'extrémité occidentale, donnant un passage facile aux bateaux à vapeur et autres.

La partie déjà construite, a très bien résisté, et la présence de ces constructions a fait de ce qui était autrefois une rade dangereuse et très exposée, un port sûr et commode, et lorsque les travaux maintenant en voie de d'exécution auront été terminés, le hâvre de Port Arthur ne sera dépassé par aucun autre port du lac Supérieur.

PORT-ELGIN.

Situé dans le comté de Bruce, sur la côte orientale du lac Huron, à 4 milles de Southampton et 24 mille de Kincardine.

En 1857' le gouvernement vota la somme $4.000 pour venir en aide a une compagnie privée, pour la constructions d'une jetée de 380 pieds de longueur, jusqu'à une profondeur de 13 pieds d'eau.

Pendant l'été de 1882, on commença la construction d'un brise-lames long de 600 pieds, et de deux éperons de pieux jointifs avec talus en pierres et en facines, afin d'empêcher l'accumulation du sable dans le havre.

En novembre 1884, on passa un contrat pour la construction de 930 pieds d'en caissements, pour relier l'extrémité nord des brise-lames au rivage. Les travaux furent terminés en 1886. Un des dragueurs du gouvernement y enleva une quantité considérable de sable. En 1887-88, on construisit un prolongement de 300 pieds de longueur sur une largeur de 20 pieds, à angles droits avec le brise-lames primitif, et l'on y dragua considérablement afin d'en rendre l'accès plus facile. En 1888-89, on continua ce dragage sur la barre qui en fermait l'entrée, pour permettre aux

vaisseaux tirant 12 pieds d'eau, d'y arriver. On y a dragué un chenal de 760 x 75 avec 13 pieds d'eau en ligne avec le quai public, jusqu'à l'eau prsfonde.

PORT-HOPE.

Port-Hope est situé sur la rive nord du lac Ontario, sept milles en amont de Cobourg et 103 milles en amont de Kingston.

Les travaux primitifs du havre étaient composés de deux jetées dont celle du-côté est se prolongeait à 600 pieds dans le lac, et celle de l'ouest, à 480 pieds. separées l'une de l'autre, à l'entrée du havre. par une largeur de 104 pieds; à leurs extrémités l'eau basse était profonde de 13 pieds, tandis qu'elle n'atteignait qu'une profondeur de 9 pieds à l'entrée du havre, dont la superficie était d'environ 3 acres.

En 1875-76, on prolongea la jetée occidentale de 150 pieds sur une largeur de 30 pieds, et l'orientale, de 120 pieds, sur une largeur de 40 pieds; on creusa aussi l'entrée à 13 pieds de profondeur. Durant l'été de 1882, on commença uu prolongement de 100 pieds à la jetée orientale et l'on enleva une quantité considérable de deblai au moyens des dragueurs.

En 1882, le département donna à l'entreprise la construction d'un éperon large de 20 pieds, long de 300 pieds, que l'entrepreneur termina en 1884. Cet éperon a pour objet d'empêcher la formation d'une barre de sable à l'entrée du havre. En 1884 et 1885 on le prolongea de 200 pieds.

Durant l'année 1888-89, on a commencé la reconstruction de la superstructure cariées du quai du chemin de fer, sur une longueur de 700 pieds, et les travaux ne sont pas encore terminés ; on a aussi dragué 45,010 verges cubes dans l'ancien et le nouvel havre à une profondeur de 10, 12 et 14 pieds, et à l'entrée du havre en dehors des quais jusqu'à 16 pieds de profondeur.

PORTSMOUTH.

Portsmouth se trouve sur le lac Ontario à 2 milles à l'ouest de Kingston.

Au commencement de l'année fiscale près de 300 pieds de la nouvelle superstructure avaient été reliés à l'ancien ouvrage et environ 200 pieds étaient prêts à recevoir les solives du tablier. A la fin du dernier exercice fiscal 500 pieds de la superstructure environ étaient terminés, près de 400 pieds étaient couronnés d'un tablier et 100 pieds étaient prêts à le recevoir. Les coins extérieurs et l'extrémité ont été protégés par un bordage et des moises en orme. Des defenses en orme ont aussi été placées sur une étendue considérable des faces de l'ouvrage du côté du lac et du côté du port.

LA RIVIÈRE RIDEAU-BRANCHE NORD.

Deux dragueurs le "Saint-Louis" et le "Queen" avec une dérocheuse, furent occupés durant l'année fiscale à approfondir le chenal de la branche nord de la rivière Rideau, à partir du canal Rideau, jusqu'à Kemptville. La partie d'aval du chenal fut creusée dans un fond peu résistant et le "Saint-Louis" enleva 8,160 verges cubes de sable, mais à mesure que l'on remonta la rivière la nature de son fond changea ; on rencontra de gros cailloux et des bancs de petits cailloux solidement entassés. Vu l'inefficacité du "Saint-Louis" à ce genre d'opération, on lui substitua le "Oueen" et avec l'aide de la dynamite les travaux progressèrent au point d'obtenir une profondeur de 7 pieds à l'eau basse dans le chenal.

RIVIÈRE AUX PUCES.

La rivière aux Puces arrose le comté d'Essex et se jette dans le lac Sainte-Claire, 20 milles environ à l'est de Windsor.

En septembre 1888, adjugea une entreprise pour la construction d'ouvrages en palplanches jointives, d'une longueur totale de 350 pieds, à l'embouchure de cette rivière, c'est-à-dire une longueur de 200 pieds sur la rive est et une autre de 150 pieds sur la rive ouest, formant ainsi un chenal de 40 pieds de largeur entre elles. A la fin de l'année fiscale, ces travaux progressaient activement.

RIVIÈRE KAMINISTIQUIA.

Cette rivière se jette dans la Baie du Tonnerre, à l'ouest du Port Arthur, lac Supérieur.

En 1884, on commença à draguer un chenal de 3,700 pieds de longueur, en ligne avec les phares, à travers la batture qui obstruait le passage des grands vaisseaux.

En 1886, le dragage a été commencé et ensuite continué d'année en année, et les plus grands vapeurs ont maintenant un accès facile aux Elévateurs du Fort William.

RIVIÈRE OTTAWA.

Amélioration du chenal entre Pembroke et Petewawa.

Entre Pembroke et l'embouchure de la rivière Petewawa, il existait plusieurs battures nuisibles à la navigation.

A l'automne de 1883, on commença l'enlèvement de la batture du Petit Détroit, à 5½ milles en amont de Pembroke, et on l'achèva durant l'été de 1885. Il y a actuellement 8 pieds d'eau dans le chenal qui est large de 150 pieds. En 1886, on fit disparaître l'île de Crab, qui nuisait sérieusement à la navigation, jusqu'à un pied au-dessous de l'eau basse.

Le 1er août 1887, on commença le dragage des battures en aval de l'embouchure de la Petewawa et on le termina le 28 oct. après avoir enlevé 1,560 verges cubes de roches, cailloux, et gravier, et placé 29 bouées dans le chenal.

En 1888, le dragueur se mit en opération sur une batture de sable qui obstruait le chenal entre le lac des Allumettes et l'écluse de la Culbute. Les travaux, commencés le 28 juillet, se terminèrent le 1er octobre 1888; on enleva pendant cette période, 2,044 verges cubes de sable et de gravier. Ce chenal a aujourd'hui une profondeur de 8 pieds d'eau et une largeur de 75 pieds.

RONDEAU.

Rondeau est situé sur la Pointe-aux-Pins, rive nord du lac Erié, 104 milles en amont de Port-Colborne.

La Pointe-aux-Pins s'avance dans le lac et contient un bassin naturel de 6,000 acres d'étendue. La communication du bassin avec le lac se fait au travers d'un banc de sable, large de 120 pieds, dont quelques parties sont au-dessus de l'eau. En 1844, le gouvernement construisit un brise-lames à Rondeau ; en 1851, la compagnie du havre de Rondeau acheta le havre au prix de $8,000, à condition de l'entretenir en bon ordre ; la compagnie ayant négligé ce devoir, le gouvernementen reprit la possession le 20 juillet, 1856, et répara les constructions.

En janvier 1871, un contrat fut passé pour la construction de jetées, l'agrandissement du chenal, l'approfondissement du bassin et autres travaux pour y créer un havre de refuge; ces travaux durèrent quatre années. Ils consistaient en deux jetées parallèles, à 250 pieds de distance, longues de 783 pieds, placées nord et sud, l'eau entre elles étant profonde de 15 pieds; en un brise-lames de 225 pieds de longueur ; ils comprenaient de plus, le creusement d'une surface de 10 acres dans le bassin intérieur, à une profondeur de 15 pieds.

En 1877, on découvrit à l'examen, des brèches causées par les fortes tempêtes dans les bancs de sable qui protègent le havre, que le chenal n'avait pas diminué de profondeur, mais que le bassin intérieur était en parti rempli par le sable qui y était arrivé par les brèches.

En 1881, un contrat fut signé pour la construction de travaux de protection en pilotis sur une longueur de 2,000 pieds, sur la grève, à l'ouest de l'entrée. Ces travaux furent complétés en 1883 et ont démontré depuis leur utilité.

En 1883-84, on fit encore du dragage pour l'agrandissement et l'approfondissement du bassin immédiatement à l'intérieur de l'entrée du côté du lac; on répara aussi la jetée de l'est et le brise-lames en avant de la maison du gardien du phare. de temps à autre, on a fait des réparations aux jetées de l'est et de l'ouest.

En 1888-89, les bouts des jetées de l'entrée ont été reconstruits à partir du niveau de l'eau, et l'on a fait un nouveau tablier sur une partie de la jetée ouest.

SAUT SAINTE-MARIE.

Saut Sainte-Marie, dans le comté d'Algoma, est situé à la tête de la rivière Sainte-Marie qui relie le lac Supérieur au lac Huron.

En 1871, on dragua le lit de la rivière, près du quai, afin de permettre son accès aux vaisseaux tirant 10 pieds d'eau. En 1884-85, on commença le dragage d'une batture de grès, au large du quai susdit, afin d'y obtenir une profondeur de 16 pieds d'eau, mais on décida d'obvier à ce dragage dans le roc solide par le prolongement du quai sur une longueur de 150 pieds dans la rivière, et en 1887, on adjugea un contrat à cet effet. Cette construction fut exécutée avec succès et complétée en juin 1889. La profondeur de l'eau, le long de la face extérieure du quai, varie de 14 pieds 6 pouces à 18 pieds.

SOUTHAMPTON.

Southampton, dans le district électoral de Bruce-Nord, est situé à l'embouchure de la rivière Saugeen, qui se déverse dans le lac Huron, à 143 milles en amont de Sarnia.

Le havre est formé par le brise-lames oriental du havre de refuge de l'île Chantry et par un débarcadère de 850 pieds de longueur et large de 30, dont l'extrémité extérieure baigne dans une profondeur de 14 pieds d'eau. Le dernier prolongement a été construit en 1884-85, mais par suite des dommages considérables que le feu y produisit on l'a reconstruit d'une façon satisfaisante, à partir du niveau de l'eau, en 1888-89. En 1886-87, on creusa à l'extrémité du déba cadère ainsi que le long de sa face extérieure, de façon à obtenir une profondeur de 15 pieds d'eau ; on creusa aussi le long de la face intérieure à une profondeur de 10 pieds à eau basse.

SUMMERSTOWN.

Summerstown, comté de Glengarry, est sur la rive nord du lac Saint-François, 10 milles en aval de Cornwall.

En 1886-87, on y construisit un quai de 130 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, relié à la rive par un raccordement de 85 pieds de longueur.

Ce quai à une hauteur de 11 pieds, à son côté extérieur et depuis que l'on a creusé les chenaux partant du chenal principal du Saint-Laurent, les vaisseaux à voiles et à vapeur tirant 7 pieds d'eau, peuvent y arriver.

A l'automne de 1888, on y a construit un abri de 24 x 30 pieds pour l'accommodation du public.

PORT DE TORONTO.

Le port de Toronto est formé à l'intérieure de l'île, et son entrée principale est du côté de l'ouest.

En 1788, on disait que le port avait prés de 2 milles de longueur à partir de l'entrée, à l'ouest, jusqu'à l'isthme située entre le port et un grand marais du côté de l'est. La largeur de l'entrée était d'environ un demi mille, mais le chenal navigable pour les vaisseaux n'était que de 1500 pieds, ayant une profondeur de 18 à 21 pieds d'eau.

En 1832 Bruchette dit que la péninsule maintenant l'île de Toronto, avait une forme extraordinaire, étant une langue de terre étroite, dont la largeur a plusieurs endroits n'était pas plus de 180 pieds, mais qui s'élargissait, vers son extrémité occidentale, de près d'un mille.

En 1833, il était apparent que le port subissait des changements, et la nécessité de sa conservation occupa l'attention de ceux qui étaient intéressés à son maintien et à son amélioration, et qui constataient avec alarme les changements qui s'opéraient dans la péninsule, les empiètements de la batture à partir de la pointe Gibraltar dans une direction nord et le retrécissement de l'entrée du port. Rien ne se fit cependant, et en 1847 on fit rappport au département des travaux publics que l'entrée s'était retrécie a 250 pieds, la batture s'étant développée vers le nord de 280 pieds en 7 ans.

En 1850 le port fut mis sous le contrôle d'une commission, et au commencement de 1852 on fit rapport que d'après les observations et les sondages qu'on avait faits pendant 20 ans, on avait constaté que la batture s'était avancée dans une direction nord à travers l'entrée, à raison de 19 pieds par an et que la largeur du chenal propremnet dit n'était guère plus de 200 pieds.

En 1853, une ouverture se fit pendant une tempête à travers la langue étroite à l'extrémité est du port, et bien qu'elle se referma de nouveau en peu de temps dans la suite, et qu'on tenta de rendre la grève permanente le tout fut emporté et l'entrée est fut formée, et dans la même année on suggéra de l'améliorer, dans le but d'économiser du temps aux vaisseaux qui arrivaient du côté est ou en partaient; et que par suite du courant qui serait crée le port resterait ouvert plus tard à l'automne, et que la navigation s'ouvrirait plus vite le printemps.

En 1859, le capitaine du port fit rapport que le havre était borné au sud par une île ayant un chenal navigable à l'est et a l'ouest; que dans le chenal de l'est il y avait une profondeur de 8 pieds à l'eau basse, et que s'il était convenablement balisé, on pourrait y naviguer la nuit. En 1860 le chenal ouest fut creusé sur une largeur de 400 pieds à une profondeur moyenne de 12 pieds.

En 1862, l'entrée est s'était élargie à un demi mille et un banage qui s'était formé avait baissé le niveau de l'eau.

De 1874 à 1880, la somme de $49.220.90 a été employée, particulièrement à augmenter la largeur et la profondeur de l'entrée occidentale, et on a du faire sauter une certaine quantité de roc solide.

En 1881, un relevé du port fut fait par feu Jas. B. Eads, Ing. C., qui présenta un rapport fait avec soin, dans lequel il recommandait de fermer l'entrée est, et d'exécuter certains travaux à l'entrée ouest dans le but d'obtenir et de conserver une profondeur de 18 pieds à l'eau basse; mais avant qu'on ait pu faire aucune démarche basée sur ces conseils demonstratifs, les marais bornant le côté est du port et toute la rive sud de l'île furent avariés à un tel point qu'on du abandonner complètement les plans préparés par M. Eads, et il fallut porter attention a la protection du côté est du port, et a la conservation de la partie orientale de l'île, là où elle était la plus étroite, et où plusieurs ouvertures s'étaient faites. En 1882, on commença les travaux pour la protection du port, s'étendant à partir de la *Don* dans une direction sud jusqu'a l'île du Pécheur, (*Fisherman's Island*) et pour la protection de l'île sur une longeur de 6500 pieds; et les travaux se terminèrent en 1885. Au mois de mai 1889, un contrat fut passé pour l'amélioration de l'entrée est, les travaux comprenant le dragage d'un chenal de 300 pieds de largeur à une profondeur de 12 pieds au-dessous de l'eau basse; l'exécution de travaux de protection, chaque côté du nouveau chenal, et la continuation et l'achèvement des travaux de protection du côté est de l'entrée, s'étendant à partir de *Fisherman's Island* dans une direction ouest jusqu'à leur raccordement avec les travaux du chenal, et à l'expiration de l'exercice, le dragage était assez avancé.

MANITOBA.

RIVIÈRE ROUGE.

La rivière Rouge se jette dans le lac Winnipeg, à 45 milles en aval de la ville de de Winnipeg et a 21 milles en aval de la ville de Selkirk-Ouest, lieu de transbordement en rapport avec le commerce du lac Winnipeg, et qu'on appelle tête de la navigation, bien que des embarcations puissent remonter la rivière jusqu'au pied des rapides de Saint-André, lesquels s'étendent sur une distance de 10 milles, sont au nombre de 5, et ont une chute totale de 15 pieds. Dans certains rapides l'eau ne dépasse pas une profondeur d'un pied à l'extrême eau basse, et la navigation se trouve en réalité fermée entre Selkirk et Winnipeg, sauf à l'époque de la crue, et même alors l'eau doit être à un niveau plus élevé qu'à l'ordinaire. A un endroit, à 18 milles en aval de Selkirk, la rivière se partage en trois branches, connues sous les noms de branche de l'est, branche du centre et branche de l'ouest, cette dernière ayant été, dans l'intérêt de la navigation, adoptée pour en faire le chenal, et le dragage qu'y a fait le département dans le cours du dernier exercice s'est continué; on a pratiqué un passage à travers la barre située à l'embouchure de la rivière en question et aussi à travers la batture de la Fourche ou à l'endroit où la rivière se partage en trois chenaux.

Dans le cours de l'été dernier, l'eau a été très basse dans le lac et dans la rivière, et bien que les bateaux eussent libre accès au lac, cependant on constata que le manque d'une largeur suffisante dans le chenal, était une cause de difficultés, pendant les tempêtes, pour les vapeurs ayant des barges à leur remorque ; il faut une largeur d'au moins 300 pieds. Présentement les industries relatives au poisson et au bois, sont celle qu'on exploite, et leurs progrès dans le cours des deux dernières années ont été considérables ; cinq scieries sont en opération à différents endroits sur le lac, et leur rendement annuel est d'environ 10,000,000 de pieds de bois, particulièrement d'épinette ; tandis que trois compagnies ayant des établissements bien montés avec " Réfrigérants," s'occupent de péche à Selkirk et sur le lac Winnipeg, et on dit que leur commerce est tout aussi important que celui des exploitations forestières, et qu'il est poussé avec beaucoup de vigueur.

Douze vapeurs avec des barges dont le tonnage brute s'éléve à 1,470 tonnes, font le commerce sur le lac en transportant le bois, le poissons, les vivres, etc.

Le dragage fait par le département dans la rivière, en aval de Selkirk et à son embouchure dans le lac a été un grand facteur dans le développement du commerce car sans cela la navigation aurait été clause.

RIVIÈRE DE LA VASE-BLANCHE.

La Vase-Blanche se jette dans le lac Manitoba, a son extrémité sud, a environ 9 milles au nord de Westbourne dans le Comté de Marquette, Manitoba. Westbourne est le point de transbordement pour le lac Manitoba sur le chemin de fer *Manitoba* et *North Western*, lequel se raccorde avec le chemin de fer Canadien du Pacifique à Portage la Prairie, distance de 17 milles. De Westbourne à Winnipeg, la distance est de 73 milles.

Dans le cours de l'exercice, le chenal a été amélioré entre Totogan et Mac Arthur's, Landing, et les barres qui obstruaient la navigation de la rivière ont été enlevées, à une largeur et à une profondeur suffisantes pour permettre aux bateaux de passer librement, après quoi les travaux recommencèrent sur la battture à l'embouchure de la rivière.

Dans le cours de l'hiver l'outillage subit des reparations nécessaires ; et le dragueur, à l'ouverture de la navigation, se mit a élargir le chenal entre Totogan et MacArthurs Landing, ces travaux terminés, le dragueur reprit le creusage du chenal à travers la batture de l'embouchure de la rivière, et les travaux se continuaient à l'expiration de l'exercice. Le commerce sur le lac Manitoba, comprend principalement le transport du bois de construction, des traverses de chemin de fer et du bois de chauffage, et il y a qu'un seul bateau à vapeur qui fasse ce trafic ; le commerce avec les postes de la compagnie de la Baie d'Hudson et les autres postes se faisant par des voiliers.

Sans le dragage qui a été fait à l'embouchure et à la rivière même, la navigation aurait cessée, par suite de l'extrême eau basse qu'on a eu dans le cours des deux dernières années.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

BIGGS PORTAGE

Une petite langue de terre, connue dans le pays sous le nom de Biggs Portage, est située franc-ouest de Nanaïmo, et sépare le plateau de Nanaïmo du chenal de Northumberland. Dans le but de faciliter le transport des produits etc, a Nanaïmo, aux colons vivant le long de la côte et sur les îles du voisinage, un petit chenal à été pratiqué en 1887, à travers le Portage. Dans le cours de l'exercice 1888–1889 ce chenal a été élargi et creusé, ce qui a augmenté son utilité.

RIVIÈRE COLUMBIA.

La partie de Columbia-Supérieur où l'on a travaillé dans le cours du dernier exercice se trouve au sud du chemin de fer Canadien du Pacifique, entre la petite ville de Golden près de l'embouchure du Cheval-qui-Rue et est la tête de la navigation à vapeur sur le lac de la Columbia, inférieur, distance d'environ 100 milles en suivant

les sinuosités de la rivière, qui est navigable pour les bateaux à hélice d'un faible tonnage depuis la mi-mai jusqu'à la mi-septembre, mais cette période de la navigation, n'est cependant pas continue, sur tout le parcours en question, vu qu'il en dépend beaucoup de l'abondance de neige, laquelle lorsqu'elle est légère, oblige les bateaux à s'arrêter plus loin en aval de la rivière à mesure que la saison avance. La largeur de la rivière varie de 60 à 150 pieds; aux endroits les plus étroits l'eau est plus profonde que là où la rivière est plus large, et où se forment des chenauxlatéraux.

Présentement il n'y a qu'un seul bateau à vapeur. propriété de la *Kootenay Mail Line Company*, qui navigue sur la rivière, transportant les passagers, la malle et les vivres destinés aux nombreux campements de mineurs et aux établissements des vallées de la Columbia et de la Kootenay, prenant trois jours pour arriver au Lac.

On a employé le crédit accordé à creuser un chenal à travers les bancs aux saumons immédiatement en aval du lac inférieur; des barrages en pierre et en fascines sont été construits aux extrémités de tous les chenaux latéraux qui suivent le cours de la rivière; des bacrages à ailes ont été construits aux endroits les plus larges et les moins profonds et là où la rivière fait coude dans le but de contrôler toute l'eau et de créer un affouillement. La longueur totale des barrages en fascines avec pierre et pilotis, est de 415 pieds. De nombreux chicots et autres obstacles ont été enlevés.

LA COQUITLAM.

La source de la Coquitlam se trouve dans le lac du même nom d'où elle coule dans une direction sud et se jette dans la Fraser du côté nord à environ 5 milles en amont de New-Westminster. La rivière n'est pas navigable de son embouchure, sauf pour les canots, son cours étant très rapide. Par suite de l'amoncellement et l'accumulation d'arbres, la rivière débordait et submergeait les terres des environs, et grâce au crédit accordé on a fait disparaître ces accumulations avec des résultats satisfaisants.

BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT.

Dans le cours de l'exercice ce bassin a été occupé tout le temps, deux fregates de Sa Majesté le *Cormorant* et l'*Icarus;* l'allège Américaine Margarita; un navire; trois barques, une goëlette et dix vapeurs y sont entrés pour être réparés.

L'appareil de la lumiére électrique y a éte terminé; on a constaté que c'était une addition nécessaire et utile faite au bassin. Un tour et un foret pour les réparations ont été iustallés, et une petite pompe centrifuge a été substituée à la pompe auxiliaire fournie avec le mécanisme des pompes; parce que l'on a constaté que cette pompe était incertaine et ne fonctionnait pas bien.

De nouvelles latrines ont été construites pour l'usage des officiers et des équipages des vaisseaux dans le bassin et des postes convenables pour les pompes à incendies ont été érigés de chaque côté du bassin.

Par suite de l'action de l'eau salée les extremités inférieures des tiges de pompes ont été presque entièrement rongées, et de nouvelles tiges complètement recouvertes de cuivre et munies d'écrous en laiton, ont été substituées.

Le bassin et toute la propriété sont en bon état.

LA FRASER.

Les bancs de sable à l'embouchure de la Fraser s'étendent à environ 5 milles dans le détroit de Georgia. D'après les anciennes cartes de l'Amirauté deux chenaux existaient autrefois à travers ces bancs, l'un ayant un cours presque Ouest et l'autre laissant le premier à 2 milles environ de l'embouchure de la rivière, passant au sud et puis à l'ouest jusqu'au detroit. Avec le temps le chenal nord se remplit, laissant le chenal tortueux du sud la seul entrée dans la rivière; un certain nombre d'années s'étant écoulées on constata que le chenal du nord se creusait, et en 1886 on commença des travaux dans le but de l'améliorer, et ces travaux ont été poursuivis sans interruption. Le haussement de la marée sur les bancs de sable est en moyenne de 12½ pieds tandis que dans la rivière a 2 milles de son embouchure il est d'environ 9 pieds.

Le courant sur les bancs au reflux, est de 2½ à 3 milles à l'heure, tandis, que à la periode de la crue, il est de 5 milles à l'heure.

Dans l'automne de 1886 on commença à établir un barrage submergé de 2000 pieds de longueur à travers l'extrémité nord du chenal sud dans le but de le fermer complètement; et à mesure que les travaux avançaient on constata les effets de ces travaux dans l'approfondissement du chenal du nord. Dans le cours de 1887 on prolongea le barrage de 1900 pieds, espérant que toute la masse du courant serait détournée et qu'elle passerait par le chenal du nord, mais on n'atteignit ceci que partiellement vu que le courant sembla enclin à s'écarter au nord de la course mitoyenne.

En 1887 on décida de mettre un barrage sur le coté nord du chenal nord, dans le but de faire face au courant allant dans cette direction; de mettre quatre barrages en échelon du coté sud pour amener le courant dans le chenal principal, et de prolonger le barrage du sud dans une direction ouest.

Ces travaux ont réussis à faire atteindre le but désiré, et le chenal du nord a été redressé et creusé, et est devenu la seule entrée de la rivière; on s'attend a ce qu'il y ait bientôt une profondeur continue de 19 pieds à mer basse, eau vive, à travers les bancs. Cette amélioration du chenal s'est fait sentir à New-Westminster ainsi que le prouvent les rapports de la Douane pour l'exercice expiré le 30 juin 1889, lesquels font voir que 274 steamers et voiliers qui font le commerce de Cabotage, représentant un total de 128,458 tonneaux sont entrés et que 371 vapeurs et voiliers représentant 128,308 tonneaux sont partis dans le cours de l'année; tandis que sur les bâtiments qui vont en haute mer, 10 sont arrivés, accusant un total de 5,798 tonneaux et 12 sont partis avec un total de 6,974 tonneaux pendant la même période. Dans le cours de l'exercice précédent il n'était entré que 4 bâtiments de la haute mer.

RIVIÈRE HARRISON.

La rivière Hairrson est le débouché d'un grand lac du même nom, qui se jette dans la Fraser, du côté nord, à environ 50 milles en amont de New-Westminister. Sur la rive sud du lac se trouve des sources d'eau chaude sulphureuse, auprès desquelles un grand hôtel a été érigée et une ville a été tracée; un bateau à vapeur navigue entre cet établissement et New-Westminster.

Le chemin de fer Canadien du Pacifique traverse la rivière sur un pont de bois de 971 pieds de longueur, avec un pont levis pour laisser passer les bâtiments qui entrent ou sortent du lac, mais aucune disposition n'a été prise pour guider les bâtiments dans ce passage, et dans ce but des pilotis ont été plantés en groupes de trois, ce qui a eu l'effet désiré.

ROCHER NICOL.

Le port de Nanaimo est situé sur la côte Est de l'ile de Vancouver, à 73 milles de Victoria, ville avec laquelle il est relié par chemin de fer; et c'est un point important parceque c'est le centre de l'industrie houillière de la province.

Trois compagnies sont présentement en pleine exploitation, expédiant le charbon de ce port, savoir:—la *Vancouver Coal Company*, de leurs quais dans le port proprement dit de Nanaimo; MM. Dunsmuir & fils, de la houillière de Wellington, de la baie du Départ, à 5 milles de Nanaimo, et la *East Wellington Colliery*, a mi-chemin entre Nanaimo et la baie du Départ.

Le rocher Nicol, situé à environ 450 pieds au Nord-Ouest des quais de la *Vancouver Coal Company*, et à environ 120 pieds à l'est de son quai de lest, était une source de danger pour la navigation, et un obstacle considérable dans le port, lorsque l'on tient compte du nombre et du tonnage des bâtiments qui le fréquente. Dans le cours du dernier exercice 419 vapeurs et 63 voiliers ont pris du chargement aux quais de la *Vancouver Coal Company*, les chargements s'élevant à 248,070 tonneaux.

Le rocher se compose de grès gris qui recouvre le charbon et sa surface est considérablement brisée; on a constaté qu'il s'y trouvait alternativement des couches dures et molles, augmentant ainsi beaucoup la difficulté des opérations de forage et empêchant de briser le rocher en morceaux suffisamment petits pour être dragués. Le point le plus élevé était, au debut, d'environ 3 pieds au dessous du niveau des eaux à mer basse, et de 19 pieds audessous de la mer haute, des grandes mers qui montent de 16 pieds. Les opérations pour l'enlèvement du couronnement de ce rocher commencèrent en novembre 1887 et le premier coup de mine éclata le 20 février

suivant, date depuis laquelle les travaux se sont activement poursuivis. A venir jusqu'au 30 juin dernier environ 4,110 livres de dynamite 75 pour 100, ont été employées, et plus des deux tiers de l'étendu du rocher y compris 16 pieds de contours, ont été brisés, et 1800 tonnes de pierre ont été draguées et déposées à terre.

Ces travaux ne peuvent se terminer avant 1891.

RIVIÈRE NICOMEKEL.

La Nicomekel se trouve au sud de la Serpentine, et prend sa source dans le township 11 ; c,est un cours d'eau sujet à la marée et qui offre un débouché commode aux produits des cultivateurs établis le long de ses rives.

Depuis plusieurs années les différentes sommes qui ont été votées ont été employées à enlever les chicots et les autres obstacles qui gênaient la navigation jusqu'au chemin de l'endroit appelé *Clover Valley*, et à ouvrir un canal ou "raccourci," à travers le grand coude de la section 36, township 1. Ces améliorations ont amené de grands avantages pour les colons en permettant aux petits bateaux a vapeur de venir par la rivière jusqu'au chemin sus-mentionné.

Dans le cours du dernier exercice une faible somme a été employée à enlever des chicots et à couper des broussailles le long des rives, à l'est du chemin de *Clover Valley*, donnant ainsi libre champ aux petits bateaux et aux chalands jusqu'à la prairie de *Langley* ; pour terminer ces travaux on aurait besoin d'une somme supplémentaire.

LA RIVIÈRE SERPENTINE.

La source de la serpentine se trouve à l'angle nord-ouest du township 8, district de New-Westminster à environ 3 milles de la Fraser ; delà suivant une direction sud et sud-ouest elle se jette dans *Mud Bay*, dans le township 1.

Elle subit les effets de la marée sur une certaine distance à l'est du chemin méridional de la côte où elle n'a pas plus de 20 pieds de largeur. Par suite de son cours extrêmement tortueux l'eau n'a pas le temps de se retirer avec la marée baissante avant l'arrivée de la marée montante et les terres du voisinage, particulièrement celles des townships 2 et 8, sont, la plus grande partie de chaque année, submergées et par conséquent impropres à la culture. Dans le but de remédier à cet état de chose, un fossé de 9 pieds de largeur au sommet, et de 3 pieds à la base, ayant une profondeur moyenne de trois pieds a été ouvert pendant l'exercice 1887, 1888, à partir d'un point de la rive gauche de la rivière, situé sur le ¼ N.-E. de la section 13, township, 2 jusqu'au ¼ S.-O. de la section 12 du même township, distance d'environ 1½ mille. Dans le cours de 1888, 1889 le fossé à été agrandi du double et à donné de bons résultats.

RIVIÈRE SOMAS.

La rivière Somas, sur la côte occidentale de l'île Vancouver origine dans la partie nord de ce qu'on appelle la Vallée d'Alberni, et de là, coulant vers le sud, sur un parcours de près de 20 milles, elle se jette dans le canal Alberni, anse du détroit de Barclay, qui est un bras de l'Océan Pacifique.

L'établissement d'Alberni est accessible par eau, de Victoria, en passant par le détroit et le Cap Beale, et par chemin de voiture, à partir de Nanaimo, qui, laissant la côte orientale près de la rivière de l'Anglais, court directement à travers l'Ile par la hauteur des terres, à une altitude de 1,100 pieds au-dessus de l'onde marée.

La distance par mer entre Alberni et Victoria, est d'environ 140 milles, et par terre 130 milles ; de ceux-ci 78 milles peuvent être parcourus par le chemin de fer Esquimalt et Nanaimo.

Durant l'année dernière, on a enlevé 47 chicots du chenal, et coupé un certain nombre d'arbres qui recouvraient de leurs branches, la rivière, entre son embouchure et le debarcadère, améliorant ainsi de beaucoup sa navigation. On a aussi enlevé les restes d'une ancienne chaussée de moulin près du lac Sproats qui causait l'inondation des terres voisines.

PORT DE VICTORIA

L'entrée du port de Victoria est très étroite, obligeant de faire un angle aigu après avoir dépassé le phare. Ce détour créait beaucoup de difficulté aux batiments, particulièrement aux vapeurs d'un fort tonnage, qui entraient dans le port pendant les grands vents du sud-ouest ; ce détour était du à la présence d'une batture s'éten-

dant de *Shoal Point*, qu'on a cru, pendant longtemps, formée d'un roc solide, mais elle se composait en réalité d'une masse compacte de cailloux. Les autorités ayant décidé de travailler cette batture, des tuyaux en fer munis de sabots en fonte furent enfoncés à travers et entre les cailloux, au moyen d'une petite sonnette à la profondeur voulue, et à environ trois pieds les uns des autres. On chargea les tubes de dynamite et on leur fit faire explosion, après quoi on fit passer un grand rateau, pesant environs deux tonneaux, au fond, et le dragueur *Pacific* put travailler à l'aise à travers la batture.

Les travaux exécutés dans le cours de l'exercice ont eu pour résultat le creusage et l'élargissement du chenal, et bientôt la bouée rouge qui marque le côté droit du chenal d'entrée sera déplacée, et on aura alors un chenal de 300 pieds de largeur, offrant un détour facile et une ligne presque droite du phare jusqu'aux quais vis-à-vis la ville, ayant une profondeur de pas moins de 14 pieds à mer basse, des grandes mers qui montent de 10 pieds; et il y a à l'entrée du port une profondeur de 21 pieds à mer haute, des petites mers, de 23 pieds aux grandes mers ordinaires, et de 24 pieds aux marées extraordinaires du mois de décembre, à mer haute.

ÉTUDES ET EXAMENS.

Pendant l'année, des études et examens ont été faits dans les localités ci-dessous mentionnées, et—sauf quelques exceptions—des plans, rapports et évaluations ont été soumis au département.

Naufrage,	Comté de King,	I. P.-E.
Tignish,	Comté de Prince	do
Belle Creek,	Comté de Queen	do
Lac Dunn,	Comté d'Antigonish,	N.-E.
Georgeville,	do	do
Ile Monk,	do	do
Rivière Belfry,	Comté du Cap-Breton	do
Grande Lorraine,	do	do
Baie-des-Vaches,	do	do
Baie-Est,	do	do
Sydney, C.-B.,	do	do
Port au Renard,	Comté de Cumberland	do
Joggin,	do	do
Minudie,	do	do
Port Greville,	do	do
Rivière du Sable,	do	do
Tignish,	do	do
Deux-Rivières,	do	do
Barton,	Comté de Digby	do
Petite Rivière,	do	do
Rivière Sissiboo,	do	do
Rossway,	do	do
Anse à la Truite,	do	do
Musquodoboit,	Comté d'Halifax	do
Port des Trois Brasses,	do	do
Summerville,	Comté de Hants	do
Canada Creek,	Comté de King	do
Port de Hall,	do	do
Kingsport,	do	do
Morden,	do	do
Ogilvie,	do	do
Jetée de Pickett,	do	do
Victoria,	do	do
Lunenburg,	Comté de Lunenburg	do
Port-Medway,	Comté de Queen	do
Barrington,	Comté de Shelburne	do
Passage de Barrington,	do	do
Port de Jones,	do	do
Baie Jordan,	do	do
Port de Green,	do	do
Little Harbour,	do	do
Tête-Louis,	do	do
Ile du Nègre,	do	do
Port la Tour,	do	do
Rivage de Roseway,	do	do
Baie Ronde,	do	do
Grand Bras-d'Or, côté nord,	Co. Victoria	do
Coverdale,	Comté d'Albert,	N.-B.
Deux-Rivières,	do	do
Oyster Ground,	Comté de Gloucester,	N.-B.
Rivière Nerepis,	Comté de King	do
Washademoak,	Comté de Queen	do
Pointe Coles,	Comté de Westmorland	do
Pointe du Chêne,	do	do
Pré d'en haut,	do	do
Longueuil,	Comté de Chambly	P.-Q.
Cap à l'Aigle,	Comté de Charlevoix	do
Malbaie,	do	do
Saint-Fidèle,	do	do
Roberval et Métabetchouan,	Co. de Chicout.	do
Amherst, Iles de la Madeleine,	Co. de Gaspé	do
Anse du Cap,	do	do
Saint-Maxime de Mont-Louis,	do	do
Sainte-Anne des Monts,	do	do
Rivière l'Assomption,	Co. de l'Assomption	do
St-Laurent, Ile d'Orléans,	Co. de Montmor'cy	do
Rivière des Beaudettes,	Comté de Nicolet	do
Gatineau,	Comté d'Ottawa	do
Hull,	do	do
Pond Creek	do	do
Lac Kippewa,	Comté de Pontiac	do
Cap Santé,	Comté de Portneuf	do
Jetée de Rimouski,	Comté de Rimouski	do
Longue Pointe et Bouch'ville,	Fleuve St-Laur.	do
Coteau Landing,	Comté de Soulanges	do
Pointe du Lac,	Comté de St-Maurice	do
Rivière Meckinac,	do	do
do Saint-Maurice,	do	do
do du Nord,	Co. des Deux-Montagnes	do
Pointe à Valois,	Comté de Vaudreuil	do
Pointe Sauvage,	Comté d'Algoma	Ont.
Thessalon,	do	do
Kingsville,	Comté d'Essex	do
Texas Landing	do	do
Port de Kingston,	Comté de Frontenac	do
Meaford,	Comté de Grey	do
Thornbury,	do	do
Picton,	Comté de Prince-Edouard	do
Lac Scugog,	Comté de Victoria	do
Pont Des Chênes,	Rivière Ottawa.	
Rivière Ottawa,	do	
West Selkirk, Lisgar,		Man.
Pont Kipp,		T.N.-O.
Pont de la Rivière du Vieillard.		do
Rivière Colombie, Kootenay,		C.-B.
Batture Burnaby, New-Westminister		do
New-Westminister	do	do
Courtney, etc., Rivières, Vancouver		do

DRAGAGE.

LE " ST-LAWRENCE."

Ce dragueur a commencé les travaux de l'année, le 3 juillet 1888, à la Petite-Baie-Glacée, C. B. Cette baie située entre la pointe de Sable et la pointe McPherson, était autrefois une anse dans laquelle se jetait un petit cours d'eau, et, par suite de sa position, fut utilisée comme point de chargement pour les produits des houillières des compagnies de la Petite-Baie-Glacée et de Caledonia. Des battures de sable s'étendent du rivage sur une distance de $\frac{3}{4}$ de mille, et un étroit chenal a été ouvert à travers ces battures pour permettre aux vapeurs et aux voiliers d'atteindre la jetée de chargement. Ce chenal se remplit de sable et de cailloux et à ce point que l'entrée en a été fermée aux batiments. Dans le but d'enlever ces obstacles, le dragage commença à 18 pieds à mer basse, à environ 180 brasses de l'extrémité de la jetée, et se continua vers la mer sur une longueur de 100 brasses, ayant une largeur de 62 pieds, et une profondeur moyenne de 21 pieds; et sur une autre longueur de 75 brasses ayant une largeur de 85 pieds et une profondeur de 21 pieds à mer basse, et le 28 septembre, 15,213 verges cubes de sable, de boue, d'argile, de pierre, de cailloux, de piècce de bois et d'épaves avaient été enlevées.

Comme ce chenal est simplement une tranchée pratiquée dans le fond sans aucune protection contre les tempêtes, etc., ce n'est qu'une question de temps pour qu'il se remplisse et qu'il faille le draguer de nouveau.

Les petites mers montent de $2\frac{1}{3}$ pieds et les grandes mers de $3\frac{3}{4}$ pieds.

Le 13 octobre, les travaux commencèrent dans la rivière Ristigouche, à la Traverse, entre Dalhousie et Campbeltown, N.-B., et se continuèrent jusqu'au 8 novembre, date à laquelle une tranchée de 75 brasses de longueur sur 60 pieds de largeur avait été pratiquée à une profondeur de 15 pieds à mer basse, et 4,900 verges cubes de sable dur avaient été enlevées.

Pour creuser le chenal dont on a besoin à cet endroit, à une profondeur de 15 pieds à mer basse, il faudra que ce dragueur y travaille plusieurs étés.

Les petites mers montent de 6 pieds et les grandes à 9 pieds. Une faible somme de travail a été exécutée en creusant entre les quais, à Dalhousie pour permettre au steamer *Admiral* d'y mouiller pendant l'hiver.

Le 18 novembre, on recommença de nouveau à creuser les abords du quai du marché, port de Pictou, et les travaux se continuèrent jusqu'au 6 décembre, date à laquelle le dragueur fut expédié à ses quartiers d'hiver, ayant pratiqué une tranchée de 180 brasses de longueur, 60 de largeur et 15 pieds de profondeur à mer basse, et enlevé 3,850 verges cubes de boue.

Dans le cours de l'hiver le dragueur a été mis à sec et les réparations nécessaires ont été faites à la coque et à la machine, et le 27 avril 1887 les travaux commencèrent dans la "*Middle River*" de Pictou, vis-à-vis Granton, pour enlever la pointe d'une batture qui génait la navigation.. Une tranchée de 50 brasses de longueur et de 60 pieds de largeur fut faite à une profondeur de 22 pieds à mer basse, et une seconde tranchée de 60 brasses de longueur et 40 pieds de largeur, a une profondeur de 21 pieds; ces travaux d'élargissement ont considérablement redresse le chenal. Les matières enlevées se composaient de boue et de tuf, et au 11 mai, 3,675 verges cubes avaient été enlevées.

Le 16 mai, les amarres furent assujéties et les travaux furent repris dans le bassin destiné à l'*Admiral*, à Dalhousie, N.-B. Le but de ces travaux est de permettre à un vapeur de naviguer plus longtemps, de rester en sûreté, à Dalhousie, pendant l'hiver et de commencer ainsi ses voyages au printemps plus à bonne heure qu'avant.

Le 12 juin les travaux recommencèrent à la traverse, et à l'expiration de l'exercice un chenal de 60 brasse de longueur, sur 96 pieds de largeur avait été terminé à une profondeur de 13 pieds, et on avait commencé à pratiquer une seconde tranchée de 60 brasses de longueur) 6,150 verges cubes de sable ayaut été enlevées.

La quantité totale de dragage fait dans le cours de l'exercice s'est élevé à 40,026 verges cubes, à raison de $39\frac{9}{100}$ centins, en moyenne, la verge cube.

La somme de $39.41 a été réalisée par la vente du vieux matériel, et $375 ont été obtenues du chemin de fer Intercolonial pour du dragage fait au quai du chemin de fer, port de Pictou, N.-E., lesquelles sommes ont été portées au crédit du receveur-général.

LE "CANADA."

Au commencement de l'exercice le *Canada* a été occupé, à Yarmouth, N.-E., à creuser le chenal du port près du Rocher-au-Homard, et à enlever plusieurs pointes faisant projection dans le chenal tortueux et étroit, et de nouvelles balises formées de pilotis groupés ont été enfoncées pour indiquer la position des rives. Les abords des quais vis-à-vis la ville ont été beaucoup améliorés. Du dragage a été fait à des quais particuliers pour lesquels on a été payé.

L'eau morte monte de 13 pieds et l'eau vive de 16 pieds.

La matière enlevée se composait en grande partie d'argile et de sable, et s'est élevée à 20,092 verges cubes.

Les travaux à Yarmouth se sont terminés vers la fin d'octobre, et le 31, le dragueur arriva à Barrington et commença à enlever deux pointes du chenal de Sherrow, et à ouvrir un bassin au large de l'extrémité du quai que le département est à construire; le 24 novembre 2,520 verges cubes de matières avaient été enlevées.

L'eau morte monte de 6½ pieds et l'eau vive de 8½ pieds.

Le *Canada* a passé l'hiver à St. Jean, N.-B., et avant l'ouverture de la navigation, au printemps, des réparations considérables et nécessaires ont été faites au bâtiment et aux machines. Le 26 avril 1889 les travaux recommencèrent dans le chenal, à Barrington, N.-E., et, le 30 juin, une nouvelle quantité de 9,225 verges cubes d'argile et de sable était enlevée.

La quantité totale de dragage fait par ce dragueur pendant l'exercice s'est élevée à 31,837 verges cubes, à raison de $37\frac{3}{10}$ la verge cube.

On a reçu la somme de $26.38 pour du dragage fait pour le compte de particuliers; cette somme a été mise au crédit du receveur-général.

LE "NEW DOMINION"

Dans le cours du dernier exercice ce dragueur a exécuté les travaux suivants : le 1 juillet 1888, il était occupé à améliorer le chenal de la Kennebecasis. en aval du village d'Hampton, et le 2 juillet, une profondeur de 10 pieds était atteinte ; à cette date l'outillage fut amené en aval de la rivière et les abords du chenal auprès du pont-lévis de Perry's Point furent redressés et creusés à une profondeur de 10 pieds.

Le 13 juillet, on commença à draguer sur les battures d'Oromocto, rivière St-Jean, et les travaux se continuèrent jusqu'au 6 octobre, date à laquelle fut terminée une tranchée de 2,350 pieds de longueur, de 50 pieds de largeur sur 14 pieds de profondeur, à mer basse—30,310 verges cubes de sable ayant été enlevés.

Le dragueur retourna au chenal du pont de Perry's Point, le 15 octobre et y resta jusqu'au 9 novembre, date à laquelle le chenal long de 480 pieds, large de 45 pieds et ayant 10 pieds de profondeur, fut terminé et 11,340 verges cubes de sable et de boue étaient enlevées.

Après avoir subi les réparations nécessaires, le dragueur travailla pour le compte de la municipalité de la ville de St-Jean, et creusa et améliora les bassins des bâtiments à l'endroit appelé *The Anchor Line Wharf*, dans le port de St-Jean. Le dragage commença le 8 mai et il était terminé le 26 juin, date à laquelle une tranchée de 200 pieds de longueur et de 88 pieds de largeur avait été faite le long du quai. A 50 pieds de l'extrémité intérieure on atteignit le roc à 16 pieds, à mer basse, et à 80 pieds du quai, au bord du large de la tranchée, et à 30 pieds de l'extrémité intérieure du quai, le roc fut atteint à 12 pieds. On a creusé, en moyenne, une épaisseur d'environ 6½ pieds, et 4,695 verges cubes de boue et de vase ont été enlevées.

La quantité totale de dragage fait par ce dragueur s'est élevée à 46,345 verges cubes, à raison de $21\frac{23}{100}$ cents la verge cube.

La vente de vieux matériel a réalisé la somme de $15.00 qui a été portée au crédit du receveur général.

LE " PRINCE EDWARD. "

Tout l'été de 1888 s'est passé à réparer ce dragueur et ses chalands. On constata que la coque était en mauvais état et le plancher du fond et des parois étant pourri, fut enlevé, on vit que la carène, plusieurs pièces de bois, les poutres, etc étaient brisées et tellement pourries qu'il était nécessaire de les enlever Deux nouvelles quilles et contre-quilles et plusieurs pièces de bois et des poutres neuves furent posées et la coque fut rhabillée à neuf, le fond en bois franc de 3½ pouces, les parois en pin dur-du-sud, de 6 pouces et le pont en épinette de 4 pouces. De nouvelles gatioles furent posées dans le pont et le poste du tillac a été lembrissé à neuf, le toit recouvert de toile, etc. La coque a été calfatée, recouverte de cuivre jusqu'à la ligne de flottaison et tous les ouvrages en bois peinturés. La machine, les chaudières l'outillage et le gréement furent examinés et réparés. Trois chalands furent calfatés, bordés et réparés, et le dragueur fut lancé le 7, et les chalands le 22 et le 27 novembre.

Comme l'hiver était commencé l'outillage fut mis en hivernement, et le 17 avril 1889, il fut amené à Red Point, sur la rivière de l'Est, à sept milles en amont de Charlottetown, où il fut occupé pendant 14 jours à creuser vis-à-vis le quai de cet endroit à une profondeur de 12 pieds, à mer basse, et un bon bassin fut terminé dans lequel les batiments peuvent mouiller, et charger au quai ; 4,719 verges cubes de boue ont été enlevées.

Du 1er au 21 mai le dragueur fut employé à creuser autour des quais de la *Steam Navigation Company*, dans le port de Charlottetown, enlevant 7,668 verges cubes de boue ; autour du quai de la succession Connolly, 5,343 verges cubes de boue furent enlevées, à venir jusqu'au 10 juin. Au quai de Peake, frères & Cie, 5,355 verges cubes de boue furent draguées à venir jusqu'au 24 juin, et du 24 au 30 juin, fin de l'exercice, 1,155 verges cubes de boue ont été enlevées autour du quai du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, les travaux se continuant pendant le présent exercice.

Le dragage qui a été fait autour des quais sus-mentionnés, a été exécuté dans le but d obtenir une profondeur de 20 pieds, là où c'était possible, afin de permettre aux bâtiments d'un tonnage plus fort que ceux du passé de mouiller et de charger ou de décharger leurs cargaisons.

La quantité totale de matières enlevées par ce dragueur pendant la partie de l'exercice qu'il a été emyloyé, s'est élevée à 24,240 verges cubes, à raison de $63\frac{95}{100}$ cents la verge cube.

On a reçu $1,525.00 pour le dragage fait aux quais du port de Charlottetown, somme qui a été mise au crédit du receveur général.

LE " GEORGE MACKENZIE."

Le 3 juillet 1888, ce dragueur commença à travailler à McNab's Cove, comté d'Antigonish, Nouvelle-Ecosse, et creusa une assise pour la construction d'une partie du quai de cet endroit. Au 12 juillet, 1,725 verges cubes de sable, de gravier, de pierre et de pièces de bois étaient enlevées ; quand, pendant une forte tempête, les lieux étant bien exposés et ne pouvant avoir d'abri, le dragueur sombra là où il était amarré.

Après beaucoup de difficulté le dragueur fut renfloué et amené à Port Hawkesbury et mis sur le chemin de fer Maritime, où l'on constata qu'il fallait faire des réparations considérables pour remédier aux dommages.

Ces réparations ne furent complétées que le 15 octobre, date à laquelle l'outillage fut toué à Bayfield, comté d'Autigonish ; il commença à draguer autour du quai de cet endroit pour permettre à l'entrepreneur de continuer à planter les pilotis jointifs. Un bassin pour les bâtiments fut creusé à l'extrémité et sur les côtés du quai à une profondeur de 12 pieds, à mer basse, aussi un bassin en dedans du L à l'extrémité du quai, les travaux se terminant le 31 octobre, date à laquelle 1,700 verges cubes de sable et de gravier avaient été enlevées.

Le 1er novembre 1888, le dragueur arriva au large d'Arisaig, comté d'Antigonish, pendant une tempête dans le but de creuser et de préparer les fondations des travaux en voie d'exécution pour prolonger et réparer le quai de cet endroit. Par suite de

la nature de la tempête, le voisinage dangéreux de la côte, et l'absence d'abris, l'outillage dût être ramené à Port Hawkerburry, lieu sûr le plus rapproché, où il fut mis en hivernement.

Du 10 au 30 juin le dragueur travailla à préparer l'assise, du quai d'Arisaig, 900 verges cubes de sable, de roches et de bois ayant été enlevées a venir jusqu'à cette date.

La quantité totale de dragage fait pendant l'exercice s'est élevée à 4,335 verges cubes, à raison de $2.57 la verge cube.

La vente de vieux matériel a réalisé la somme de $4.00 qui a été mise, au crédit du receveur général.

LE "CHALLENGE."

Au commencement de l'exercice, le *Challenge* a été occupé à Kincardine, Ontario, à enlever le sable qui, amené du lac Huron pendant les vents de l'ouest, s'était accumulé entre les jetées qui forment l'entrée du port, et à creuser le bassin à une profondeur de 15 pieds au-dessous de zéro ou niveau moyen de l'eau basse du lac, enlevant 6,480 verges cubes de sable.

Le 21 juillet l'outillage fut amené à Souhampton, et y resta jusqu'au 12 août, à creuser le long du quai de cet endroit, à une profondeur de 10 pieds, enlevant 6,330 verges cubes d'argile, de tuf et de cailloux.

On a commencé à draguer dans le havre de Port-Elgin vers le 26 août, et les travaux sont continués jusqu'au 27 octobre, pratiquant un chenal de 760 pieds de longueur sur 75 pieds de largeur, ayant en moyenne 13 pieds de profondeur, en ligne avec le quai public jusqu'à l'eau profonde ; 19,260 verges cubes de sable et d'argile ont été enlevées.

L'outillage fut mis en hivernement à Windsor, et au printemps il subit un examen minutieux et des réparations générales, les chalands furent renforcés de manière à les rendre propres au service jusqu'à ce que les nouveaux chalands alors en voie de construction, aient été terminés.

Le 9 mai 1889, le dragueur se mit à creuser, à Goderich, un chenal de 18½ pieds de profondeur au-dessous du niveau de l'eau basse, à travers la batture au large de l'entrée du port. Du dragage a aussi été fait dans le port, au quai des marchands et le long de la jetée sud à une profondeur de 17 pieds, la quantité totale de matières enlevées s'élevant à 12,000 verges cubes de sable et de gravier.

Le 27 juin, les travaux commencèrent à Kincardine à l'extrémité du large des jetées, dans le but d'enlever les matières qui s'étaient accumulés depuis que le dragueur y avait travaillé au mois de juillet 1888, et à venir à la fin de l'exercice, 360 verges cubes de sable ordinaire avaient été enlevées.

La quantité totale de dragage fait pendant l'exercice c'est élevée à 44,430 verges cubes, à raison de 19⅞ cents la verge cube.

Le dragueur et les machines sont en bon état. La coque du remorqueur est considérablement avariée, et il faudra pourvoir aux moyens de s'en procurer une nouvelle dans laquelle on pourra installer la chaudière et la machine du présent remorqueur.

LE "NIPISSING."

Le 2 juillet, 1888, ce dragueur travaillait à la Presqu'Ile vis-à-vis Papineauville, à ouvrir une tranchée à travers la péninsule à partir du chenal principal de l'Ottawa jusqu'à la baie de la Pentecôte. Cette tranchée à 1000 pieds de longueur et 50 pieds de largeur sauf à la partie intérieure ou du côté de la baie où la largeur est de 75 pieds. On a creusé à une profondeur de 7 pieds au niveau des eaux basses, jusque dans la baie. On a aussi dragué à une profondeur de 7 pieds vis-à-vis et autour du quai de Papineauville afin de donner accès aux bateaux à vapeur lorsque l'eau de l'Ottawa est basse.

Ces travaux durèrent jusqu'au 8 octobre, date à laquelle 42,880 verges cubes d'argile, de boue, de sable et de cailloux avaient été enlevées.

Les opérations commencèrent à la Pointe-aux-Anglais, le 12 octobre, sur la batture de cailloux vis-à-vis le qnai du bateau à vapeur, et un chenal de 100 pieds de largeur sur une profondeur de 7 pieds, à eau basse a été ouvert dans une direction est à partir du quai jusqu'à l'eau profonde, 2,595 verges cubes de cailloux, ayant été

enlevées, dont le plus grand nombre furent levés par le bateau-chèvre après avoir été remués par le dragueur.

Dans le cours de l'hiver une nouvelle coque fut construite dans laquelle la chaudière et les machines qui avaient été complètement séparées furent transportées, et le 24 juin 1889, l'outillage fut remorqué à Saint-Placide, où les opérations commencèrent à l'ouest et vis-à-vis le quai de cet endroit pour agrandir le bassin et donner plus de place aux bâtiments. On a enlevé un vieux quai situé dans le grand chenal et qui gênait considérablement la navigation, et à venir jusqu'à l'expiration de l'exercice 270 verges cubes d'argile avaient été enlevées.

La quantité totale de dragage fait par ce dragueur dans le cours de l'exercice s'est élevée à 45,745 verges cubes à raison de $17\frac{1}{9}$ cents la verge cube.

L'"ONTARIO."

A l'expiration de l'exercice 1887–88, l'*Ontario* travaillait à Brighton, Ont., vis-à-vis et à l'est du quai de cet endroit, et avait enlevé plusieurs pièces de coffrages enfoncés dans le voisinage du quai, et qui étaient une source de difficultés et de danger pour les vaisseaux qui arrivaient au quai ou en partaient. Ces travaux se continuèrent jusqu'au 3 août, date à laquelle on avait atteint une profondeur de 14 pieds, et alors que 10,680 verges cubes de boue, de graviers et de cailloux avaient été enlevées.

L'outillage fut conduit à Port-Hope où on commença, le 6 août, à creuser l'ancien port jusqu'au quai servant au charbon à une profondeur de 10 pieds, après quoi une tranchée fut pratiquée dans le nouveau port à une profondeur de 14 pieds, 5,880 verges cubes de sable ordinaire ayant été enlevées.

Du 27 août au 13 septembre, du dragage a été fait entre les jetées de Newcastle, obtenant une profondeur de 14 pieds à l'eau basse du lac Ontario, à partir du bassin de l'entrepôt jusqu'à l'eau profonde du lac, ce qui nécessita l'enlèvement de 4,230 verges cubes de sable et de gravier.

Le 14 septembre, l'outillage fut amené à Port-Hope, où il resta jusqu'au 27 octobre, à creuser l'entrée du port, en dehors des jetées, à une profondeur de 16 pieds, et, dans le port, à une profondeur de 14 pieds, et 9,430 verges cubes de sable, de graviers et de boue furent enlevées. Par suite de la persistance de grands vents, on a perdu beaucoup de temps, vu qu'on ne pouvait conduire les chalands chargés pour les faire décharger en eau profonde dans le lac.

L'outillage a passé l'hiver à Port-Hope et a subi les réparations ordinaires. Le 6 mai les travaux recommencèrent à Port-Hope et se continuèrent jusqu'au 30 juin 1889. Les travaux ont compris le creusage de certaines parties de l'ancien port ou port intérieur à une profondeur de 10 pieds, une tranchée de 20 pieds de largeur sur 925 pieds de longueur s'étendant jusqu'à l'extrémité du large du quai à bois de Midland, et plnsieurs autres petites tranchées pour terminer l'angle intérieur, où, par suite de la présence du roc, la profondeur à été astreinte à 10 pieds. L'angle vis-à-vis l'entrepôt du port a été creusé à une profondeur de 12 pieds, la tranchée extérieure étant de 300 pieds de longueur sur 60 pieds de largeur. On a creusé un chenal de 450 pieds de longueur sur 14 pieds de profondeur dans le nouveau port, s'étendant, vers l'intérieur, de l'embouchure des jetées ; les matières enlevées se composaient de sable, de boue et de gravier et la quantité s'est élevée à 14,390 verges cubes, soit un total de 29,700 verges cubes.

La quantité totale de dragage fait dans le cours de l'exercice s'est élevée à 44,610 verges cubes, à raison de $13\frac{19}{32}$ cents la verge cube.

Ce dragueur est en assez bon état, mais comme il est à l'eau depuis cinq ans il est possible que dans le cours de l'hiver prochain il devienne nécessaire de lui faire subir de grandes réparations. Le remorqueur et les chalands sont en bon état.

LE "QUEEN."

Au commencement de l'exercice ce dragueur travaillait sur les battures de la rivière Richelieu, au large des quais de Gatien et de Gendron, à Saint-Antoine, et, à venir jusqu'au 12 septembre un chenal de 275 pieds de longueur sur 60 de largeur, et 7 pieds de profondeur à eau basse, a été creusé à travers la batture supérieure ; et une tranchée de 300 pieds de longueur sur 22 pieds de largeur a été pratiquée à

travers la batture inférieure, à une profondeur de 9 pieds. Au quai de Gatien une tranchée de 545 pieds de longueur sur 44 pieds de largeur, et, au quai de Gendron, une tranchée de 100 pieds de longueur sur 25 pieds de largeur, ont été faites à une profondeur de 7 pieds à eau basse, et 9,920 verges cubes d'argile, de pierres et cailloux ont été enlevées.

Le 21 septembre, ce dragueur a commencé à creuser la branche nord de la rivière Rideau jusqu'à Kemptville, Ont., continuant les travaux jusqu'à l'hiver, n'ayant enlevé que 851 verges cubes de matières, particulièrement des cailloux ; il s'est trouvé que le dragage était excessivement difficile à faire.

Les travaux recommencèrent à Kemptville le 6 juin 1889 et ils se poursuivaient à l'expiration de l'exercice, date à laquelle il n'avait été enlevé que 184 verges cubes de cailloux, et encore avec l'aide de la dynamite.

La quantité totale de dragage fait par ce dragueur pendant l'exercice s'est élevée à 10,555 verges cubes, à raison de $66\frac{1}{11}$ cents la verge cube.

LE " SAINT-LOUIS."

Au commencement de l'exercice, le *Saint-Louis* travaillait à Kemptville, à creuser le chenal de la branche nord de la rivière Rideau à une profondeur de 7 pieds, ayant enlevé, à venir jusqu'au 6 septembre, 8,160 verges cubes de sable.

Le 17 septembre, ce dragueur commença, à Lacolle, sur la rivière Richelieu, un bassin de. chargement de 250 pieds de longueur sur 50 pieds de largeur, et à une profondeur de 8 pieds à l'extrémité du large, et 7 pieds à l'extrémité intérieure le long du quai de cet endroit, enlevant 1,365 verges cubes d'argile et de pierres, et 100 verges de tuf qu'on a du briser au moyen de la dynomite.

Dans le cours de l'hiver le dragueur subit de grandes réparations, car on constata que le dragage des matières dures, à Lacolle, avait affaibli l'outillage et ébranlé les attaches.

Le 22 mai, 1887, ce dragueur fut expédié à Charlemagne pour enlever une batture au confluent de la rivière L'Assomption et de la branche nord de l'Ottawa, et faire disparaître les obstacles qui s'étaient accumulés dans le chenal à cet endroit. On a creusé à une profondeur de 7 pieds au niveau des eaux basses du Saint-Laurent, et les travaux se continuaient à l'expiration de l'exercice, date à laquelle 1,350 verges cubes d'argile avaient été enlevées.

La quantité totale de dragage fait dans le cours de l'exercice s'est élevée à 10,975 verges cubes à raison de $61\frac{3}{8}$ cents la verge cube.

L' "OCTOPUS."

Dans le but d'enlever avec diligence et économie les dépôts de sable, de vase, dont le département est tenu de s'occuper, un dragueur expérimental a été construit, dont la principale machine est une pompe centrifuge, au moyen de laquelle on pompe le sable et autres matières molles directement du fond, qui sont ensuite transmises par des tubes. A l'expiration de l'exercice, ce dragueur n'était pas suffisamment terminé pour permettre de s'en servir.

LES BATEAUX-CHÈVRES.

Le bateau-chèvre n° 1 a été complètement reconstruit pendant l'hiver dernier, et a été adjoint au dragneur *Queen* aux opérations duquel il a rendu de grands services.

Le bateau-chèvre n° 2 a été construit pendant l'hiver dernier et a été adjoint au dragueur *Nipissing*. C'est un bâtiment solide et puissant, et il a été très utile à enlever les cailloux que le dragueur ne pouvait prendre.

LE " WINNIPEG."

Ce dragueur a commencé à travailler le 2 juillet 1888, dans le chenal à l'embouchure de la rivière Rouge, Manitoba, et y est resté jusqu'au 21 septembre ; pendant cette période le chenal a été élargi à certains endroits et redressé d'un côté. Par suite des grands vents qui interrompaient les travaux, l'outillage fut amené à la Fourche où une autre tranchée fut pratiquée à travers la batture, pour faciliter la

navigation et pour permettre à un volume d'eau plus considérable de passer dans la branche occidentale. Ces travaux furent terminés à la fin d'octobre, date à laquelle le dragueur fut mis en hivernement à Selkirk Ouest. Dans le cours de l'hiver on fit d'importantes réparations à l'outillage, particulièrement au remorqueur et aux chalands.

Dans les premiers jours de mai, on commença à draguer de nouveau vis-à-vis la ville de Selkirk ouest, au nord de la rue Morris, étant la continuation des travaux de l'année précédente ; ces travaux furent terminés le 10 juin, date à laquelle les opérations recommencèrent à l'embouchure de la rivière, et elles se continuaient à l'expiration de l'exercice.

La quantité totale de dragage fait par le Winnipeg dans le cours de l'exercice s'est élevée à 67,720 verges cubes, à raison de $19\frac{69}{100}$ cents la verge cube.

LE "PRIESTMAN."

Ce dragueur diffère de tous ceux que possède le département, se composant d'un des godets brévetés de Priestman, (d'où vient le nom) semblable à la cuillière, lequel godet est suspendu à l'extrémité d'un arbre mobile par une chaîne, et peut ainsi travaillé en eau profonde et en eau basse ; ce dragueur fut choisi pour travailler sur la rivière de la Vase Blanche, tributaire du lac Manitoba dont le niveau est relativement bas.

Dans le cours de l'exercice ce dragueur a travaillé dans la rivière de la Vase Blanche, a enlevé les barrages entre Totogan et McArthur's Landing, après quoi le dragueur fut amené à l'embouchure de la rivière où le chenal fut élargi.

Après avoir subi des réparations pendant l'hiver, le dragueur commença, aussitôt après le départ de la glace, à pratiquer une autre tranchée, élargissant ainsi le chenal à travers les barrages en aval de Totogan, et ces travaux se continuaient à l'expiration de l'exercice.

La quantité totale de dragage fait dans le cours de l'exercice s'est élevée à 19,798 verges cubes, à raison de $25\frac{48}{100}$ cents la verge cube.

LE "PACIFIQUE".

Dans le cours du dernier exercice le dragueur a été employé comme suit:

Du 1er au 11 juillet 1888, à nettoyer l'entrée du bassin de carenage d'Esquimalt Le 12, le dragueur commença à creuser et à élargir le chenal au large de Shoal Point à l'entrée du port de Victoria, et continua les travaux sans interruption jusqu'au 28 février 1889. Du 1er mars au 1er avril le dragueur travailla sur la Batture de Cailloux, dans le port de Victoria. A cette date l'outillage fut amené à New-Westminster où il creusa pour obtenir un mouillage à eau profonde vis-à-vis le quai de la *Royal City Planing Mills Co.*, y restant jusqu'au 7 mai, date à laquelle le dragueur retourna à Victoria, et se remit à travailler sur la bature de cailloux, et il y demeura jusqu'au 15 juin ; il cessa alors ses opérations pour subir des réparations necessaires.

La quantité totale de dragage fait pendant l'exercice s'est élevée à 28,759 verges cubes, ce qui est le double de la somme de travail fait l'année dernière ; et l'on peut dire que c'est une bonne année de travail lorsqu'on tient compte de la nature difficile des matières à draguer.

LE "SAMSON."

Le bateau-chèvre *Samson* a été employé pendant l'exercice en rapport avec les travaux en voie d'exécution pour l'amélioration du chenal à travers les bancs de sable au large de l'embouchure de la Fraser, et à surveiller et à placer des bouées dans le chenal sous la direction des fonctionnaires du département de la marine et des pêcheries ; il a enlevé 153 chicots et 3 énormes amoneellements de bois.

Dans le cours de l'exercice de bonnes réparations ont été faites à la coque, à la chaudière et à la machine, et le bâtiment a été mis en bon état.

MATÉRIEL DE DRAGAGE.

Le département possède le matériel de dragage suivant :

Dans les provinces maritimes.

Le dragueur à vapeur, à godets *St. Lawrence.*
do do *Canada.*
Le dragueur, à cuiller *New Dominion* et 6 chalands.
do do *Prince Edward* et 6 chalands,
do do *George McKenzie* et 3 chalands ; 1 chaland à eau, aussi 5 chalands qui appartenaient au dragueur naufragé le *Cap-Breton.*

Dans la province de Québec.

Le dragueur à cuiller *Queen of Canada* et 2 chalands, et le remorqueur *Sensation.*
do do *Nipissing*, 2 chalands et le remorqueur *Ottawa.*
do do *Saint-Louis* et 2 chalands, un chaland d'habitation et le remorqueur *Davis.*
Le dragueur à sable *Octopus.*
Bateaux-chèvres, no 1-Baillairgé et no 2.

CHENAL DES VAISSEAUX, FLEUVE SAINT-LAURENT.

Six dragueurs élévateurs, les remorqueurs "John Pratt," "St James," "St Francis," "St Paul," "C. J. Brydges," "Minnie Parsons," "Deliste"; trois dérocheuses, deux bateaux à charbon, un bateau pour la pierre, douze chalands à déchargeoirs, d'une capacité de 81 verges, 5 chalands d'une capacité de 150 verges, un chaland pour les sondages et deux chalands à fond plat.

Dans la province d'Ontario.

Le dragueur à cuiller *Challenge*, 2 chalands et le remorqueur *Trudeau.*
do do *Ontario*, 2 chalands et le remorqueur *Sir John.*

Au Manitoba.

Le dragueut à cuiller *Winnipeg*, 2 chalands et le remorqueur *Sir Hector.*
Le dragueur à godets *Priestman*, et le remorqueur *Victoria.*

A la Colombie-Britannique.

Le dragueur à godets *Pacific*, et 6 chalands, et le remorqueur à vapeur *Princess.*
Le bateau-chèvre *Samson.*

ETAT indiquant les matières enlevées par les dragueurs aux différentes localités ; la dépense totale annuelle sur chaque dragueur, et la moyenne du coût par verge cube.

QUÉBEC ET ONTARIO.

"CHALLENGE."

Localités.	Tuf.	Cailloux.	Gravier.	Argile.	Argile et pierre	Sable ordinaire.	Sable fin.	Vase.	—
	vgs. c.	Vgs. cub.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	vgs. c.	$
Kincardine	.....	.....	.....	.....	.....	6,840	.....	.....	6,840
Southampton	600	2,925	.....	2,805	.....	.....	.....	.....	6,330
Port-Elgin	.....	.....	.....	11,430	.....	7,830	.....	.....	19,260
Goderich	.....	.....	5,460	.....	.....	6,540	.....	.....	12,000
Total	600	2,925	5,460	14,235	.....	21,210	.....	.....	44,430

Total de la dépense annuelle, $8,830.42 Coût par verge cube, 19⅞ cents.

"NIPISSING."

Papineauville	.....	435	.....	20,580	.....	.....	7,620	14,245	42,880
Pointe-aux-Anglais	.....	2,595	.....	270	.....	.....	.....	.....	2,865
Saint-Placide	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total	.....	3,030	.....	20,850	.....	.....	7,620	14,245	45,745

Total de la dépense annuelle, $7,825.72. Coût par verge cube, 17⅙ cents.

"ONTARIO."

Brighton	.....	4,320	570	.....	.....	.....	.....	5,790	10,680
Port-Hope	.....	.....	3,530	.....	.....	18,230	.....	7,940	29,700
Newcastle	.....	.....	1,545	.....	.....	2,685	.....	.....	4,230
Total	.....	4,320	5,645	.....	.....	20,915	.....	13,730	44,610

Total de la dépense annuelle, $6,059.42. Coût par verge cube, 13$\frac{19}{32}$ cents.

"QUEEN."

Saint-Antoine	.....	256	.....	6,016	3,648	.....	.....	.....	9,920
Kemptville	.....	805	230	.....	.....	.....	.....	.....	1,035
Total	.....	1,061	230	6,016	3,648	.....	.....	.....	10,955

Total de la dépense annuelle, $7,240. Coût par verge cube, 66$\frac{1}{11}$ cents.

ETAT indiquant les matières enlevées par les dragueurs aux différentes localités, la dépense totale annuelle sur chaque dragueur, et la moyenne du coût par verge cube.—*Fin.*

DRAGUEUR "ST. LOUIS."

Kemptville	.....	.....	.....	.....	.....	8,160	.....	.....	8,160
Lacolle	100	.....	.....	.....	1,365	.....	.....	.....	1,465
Charlemagne	.....	.....	.....	1,350	.....	.....	.....	.....	1,350
Total	100	.....	.....	1,350	1,365	8,160	.....	.....	10,975

Total de la dépense annuelle, $6,736.32. Coût par verge cube, 61$\frac{3}{8}$ cents.

DÉTAILS des dragages faits dans les provinces maritimes

Dragueur.	Localité.	Comté.	Nouveau-Brunswick.		
			Quantité.	Coût.	Coût total.
			Vgs. cub.	$ cts.	$ cts.
"New Dominion".	Rivière Kennebecasis	King	11,340	2,407 63	.....
	Battures d'Oromocto	Sunbury	30,310	6,435 24	.....
	Quai de la ligne Anchor	Saint-Jean	4,695	996 81	9,839 68
"Canada"	Yarmouth	Yarmouth	.....	.....	.....
	Barrington	Shelburne	.....	.....	.....
"Cape Breton"	.....	.....	.....	.....	.....
"Prince Edward".	Red Point	Queen	.....	.....	.....
	Quai de la Cie de Nav. à vapeur, Charlottetown	do	.....	.....	.....
	Quai Connolly, Charlottetown	do	.....	.....	.....
	Peake, Frères et Cie do	do	.....	.....	.....
	Quai du c. f. de l'I.P.-E. do	do	.....	.....	.....
"St. Lawrence"	Petite Baie Glacée	Cap-Breton	.....	.....	.....
	Traverse	Restigouche	11,050	4,319 78	.....
	Dalhousie	do	6,238	2,438 62	6,758 40
	Pictou	Pictou	.....	.....	.....
	Granton	do	.....	.....	.....
"Geo. McKenzie"	Anse McNair	Antigonish	.....	.....	.....
	Bayfield	do	.....	.....	.....
	Arisaig	do	.....	.....	.....
			63,633	.....	16,598 08

Dragueur.	Nouveau-Brunswick.		Nouvelle-Ecosse.	
	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.
	Vgs. cubes.	$ cts.	Vgs. cubes.	$ cts.
"New Dominion"	46,345	9,839 68	.....	.....
"Canada"	.....	.....	31,837	11,877 54
"Cape Breton"	.....	.....	.....	762 98
"Prince Edward"	.....	.....	.....	.....
"St. Lawrence"	17,288	6,758 40	22,738	8,888 95
"Geo. McKenzie"	.....	.....	4,335	11,167 53
	63,633	16,598 08	58,910	32,697 00

pendant l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Nouvelle-Ecosse.			Ile du Prince-Edouard.			Quantité par chaque dragueur.	Total de la dépense.
Quantité.	Coût.	Coût total.	Quantité.	Coût.	Coût total.		
Vgs. cub.	$ cts.	$ cts.	Vgs. cub.	$ cts.	$ cts.	Vgs. cubes.	$ cts.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	46,345	9,839 68
20,092	7,495 79	.....	.....	.....	.....	.....	.....
11,745	4,381 75	11,877 54	.....	.....	.....	31,837	11,877 54
.....	.....	762 98	.....	.....	.....	Nil.	762 98
.....	.....	.....	4,719	3,018 09	.....	.....	.....
.....	.....	.....	7,668	4,904 15	.....	.....	.....
.....	.....	.....	5,343	3,417 17	.....	.....	.....
.....	.....	.....	5,355	3,424 85	.....	.....	.....
.....	.....	.....	1,155	738 69	15,502 95	24,240	15,502 95
15,213	5,947 20	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3,850	1,505 08	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3,675	1,436 67	8,888 95	.....	.....	.....	40,026	15,647 35
1,725	4,443 82	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1,710	4,405 19	.....	.....	.....	.....	.....	.....
900	2,318 52	11,167 53	.....	.....	.....	4,335	11,167 53
58,910	.....	32,697 00	24,240	.....	15,502 95	146,783	64,798 03

Ile du Prince-Edouard.		Quantité totale.	Frais de dragage.	Surintendance.	Total de la dépence.	Coût par verge cube.
Quantité.	Coût.					
Vgs. cubes.	$ cts.	Vgs. cubes.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
.....	.....	46,345	9,283 98	555 70	9,839 68	0 21·231
.....	.....	31,837	11,206 75	670 79	11,877 54	0 37·305
.....	.....	Nil.	719 91	43 07	762 98	.....
24,240	15,502 95	24,240	14,627 32	875 63	15,502 95	0 63·956
.....	.....	40,026	14,763 66	883 69	15,647 35	0 39·093
.....	.....	4,335	10,536 85	630 68	11,167 53	2 57·613
24,240	15,502 95	146,783	61,138 47	3,659 56	64,798 03	0 44·14

ANNEXE No. 6.

RAPPORT

SUR LE

CREUSAGE DU CHENAL

ENTRE

MONTRÉAL ET QUÉBEC

PAR LES

COMMISSAIRES DU PORT DE MONTRÉAL.

ANNEXE No 6.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL SUR L'APPROFONDISSEMENT DU CHENAL ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC.

Réf. No. 100,885.

COMMISSION DU HAVRE DE MONTRÉAL,
BUREAU DU SECRÉTAIRE,
MONTRÉAL, 13 août, 1889.

MONSIEUR,—Conformément à votre demande, formulée dans votre lettre du 25 juin, je suis chargé de vous transmettre une copie du rapport fait à la commission du havre de Montréal, par son ingénieur en chef, sur l'approfondissement du chenal des vaisseaux entre Montréal et Québec, durant la première partie de la dernière année fiscale, ces travaux ayant été placés sous le contrôle du département des travaux publics, depuis le 31 décembre, 1888.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
ALEXANDRE ROBERTSON,
Secrétaire.

A. GOBEIL, Esq.,
Secrétaire du département des travaux publics.
Ottawa.

COMMISSION DU HAVRE DE MONTRÉAL,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONTRÉAL, 31 juillet 1889.

MONSIEUR,—Conformément à la demande du secrétaire du département des travaux publics, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur les travaux d'approfondissement du chenal des vaissaux, entre Montréal et Québec, pour la première partie de la dernière année fiscale, ou du 1er juillet au 31 décembre 1888, période pendant laquelle ces travaux étaient sous le contrôle de la Commission du havre de Montréal

Les travaux que nous avions à faire consistaient à creuser le chenal des vaisseaux, profond de 25 pieds à l'eau basse, à 27½ pieds, lors des mêmes eaux. Notre but principal était d'obtenir cette profondeur avant la fermeture de la navigation, l'année dernière. Nous avons réussi, et le 7 novembre dernier, le chenal des vaisseaux était publiquement inauguré. A la fin des travaux de cette saison, le chenal offrait les conditions suivantes :—

De Montréal à la tête du chenal du Cap-à-la-Roche, partout, l'eau ne mesurait pas moins de 27½ pieds, à l'eau basse, avec 10½ pieds sur les bas-fonds du lac Saint-Pierre, ainsi qu'à l'eau basse des marées, excepté à la barre de la Pointe de Champlain où il s'était accumulé quelque peu de vase dans le chenal.

Dans les chenaux du Cap-à-la-Roche, du Pouillier Rayer et du Cap-Charles, la profondeur variait avec les marées, de 30 à 36 pieds, pendant la crue du printemps, et de 24 à 30 pieds, au niveau minimum du fleuve, à l'automne.

En aval du Cap-Charles on n'avait jamais fait de dragage. Il y a quelques points où l'on soupçonne une profondeur moindre que 27½ pieds à l'eau la plus basse et qui doivent être soigneusement examinés, mais en attendant, les vaisseaux peuvent obtenir cette profondeur en profitant de la marée.

La largeur du chenal dragué est uniformément de 300 pieds, excepté entre le phare flottant n° 1 et la bouée blanche, sur le lac Saint-Pierre, où elle mesure 325

pieds, à presque toutes les courbes où elle augmente plus ou moins, jusqu'à un maximum de 450 pieds, et dans le courant Sainte-Marie, où il reste quelques petites pointes à enlever pour donner au chenal sa largeur voulue.

Les principaux détails de nos opérations durant ces six mois, ainsi que leur coût, sont les suivants :

CAP-CHARLES.

Un dragueur et une dérocheuse furent en opération, parties de juillet et d'août, pour diminuer une batture et enlever les cailloux de la partie d'amont du chenal.

Quantité de déblais, 14,760 verges cubes, à 41½ centins la verge ; cailloux enlevés par la dérocheuse, 485 verges cubes, à 63 centins la verge.

POUILLIER RAYER.

Une dérocheuse y travailla à l'automne pendant peu de temps, et enleva, ça et là, 452 verges cubes de cailloux, coûtant $2.55 la verge.

CAP-À-LA-ROCHE.

Les travaux étaient en marche au commencement de l'année fiscale et se continuèrent avec un à trois dragueurs, et une à deux dérocheuses, jusqu'au 15 novembre ; ces appareils enlevèrent 4.650 verges cubes de tuf dur et de pierre dans des battures détachées, au coût de 86 centins la verge ; 77.520 verges cubes de roche schisteuse, à 37 centins la verge, et 810 verges cubes de gros cailloux, à $1.36 centins la verge.

CAP-LEVRAUT.

Une dérocheuse y fonctionnait au commencement de l'année fiscale et continua ses opérations jusqu'à l'achèvement et l'épreuve du chenal à 27½ pieds au-dessous de l'eau basse.

Cailloux enlevés, 1430 verges cubes, à $1.14 la verge.

CHAMPLAIN.

On a dragué à 27½ pieds au-dessous de l'eau basse, une petite batture d'environ 200 pieds de diamètre qui réduisait de beaucoup l'espace de l'eau profonde, et qui était située immédiatement en amont de la courbe, et quelque peu au nord de l'alignement des phares de Champlain.

Les déblais, composés de sable, d'argile et de pierres, mesurèrent 1.005 verges cubes et coutèrent 76¾ centins la verge.

BÉCANCOUR.

Au commencement de l'exercice, on était à draguer une petite batture isolée, à à la traverse d'en bas, et les travaux ne cessèrent que lorsqu'on eut obtenu 27½ pieds à l'eau basse, partout, après avoir enlevé 1485 verges cubes de déblais, composés de tuf dur et de pierres qui coûtèrent 18 centins la verge.

CAP-DE-LA-MADELEINE.

Dragage à 27½ pieds au-dessous de l'eau basse, de plusieurs petites battures séparées et des pointes de grandes battures, au coude du chenal et justement à son aval ; 1335 verges cubes de tuf dur, de sable et de pierres ont été extraites au coût de 81 centins la verge.

NICOLET.

Creusement à 27½ pieds au-dessous de l'eau basse, d'une barre se prolongeant vers le chenal à partir de la batture principale sur le côté sud.

Extraction de 6.825 verges cubes de tuf dur et de pierres coûtant 35 centins la verge.

LAC SAINT-PIERRE.

On termina l'approfondissement de quelques portions entre la bouée blanche et le phare flottant n° 3, qui était en progrès au commencement de l'année fiscale. Ces

travaux completèrent l'approfondissement total du lac Saint-Pierre à 27½ pieds au-dessous de l'eau basse.

Pendant l'année fiscale on en a extrait 359.880 verges cubes d'argile friable, au coût de 2½ centins la verge, prix le moins élevé que l'on n'ait jamais payé.

ILE-DE-PIERRE ET ILE-DE-GRACE.

Plusieurs pointes de battures ont été draguées afin d'élargir et de redresser le chenal naturel et l'utiliser pour y passer le chenal de 27½ pieds.

Enlèvement de 73.365 verges cubes à 13 centins la verge.

CHENAL DE CONTRECŒUR.

Un dragueur y fut mis en opération au milieu de l'été, pendant peu de temps, ainsi qu'un autre dragueur, à l'automne, afin de diminuer quelques battures détachées et compléter le dragage de quelques parties en aval de l'Ile Saint-Ours. On nettoya aussi deux petites étendues que l'on a trouvées à l'examen du dragage précédent, dans la partie d'amont du chenal et entre cette partie et Verchères. Ces travaux donnèrent au chenal 27½ pieds de profondeur à l'eau basse.

Extraction de 15.065 verges cubes de matières coûtant 17 centins la verge.

VERCHÈRES À LA POINTE-MARIE.

Enlèvement d'environ douzes petites buttes et pointes de battures afin d'élargir et de redresser le chenal naturel pour y passer celui de 27½ pieds.

Matières extraites : 11.865 verges cubes, au prix de 24 centins la verge.

CAP SAINT-MICHEL.

On a complété les travaux qui progressaient à l'ouverture de l'année fiscale. Presque tout le chenal en face du cap Saint-Michel et de l'Ile de Laurier est courbe et fut élargi à 450 pieds.

On enleva 114.200 verges cubes de matières à 5$\frac{6}{10}$ centins la verge.

VARENNES.

La courbe vis-à-vis Varennes a toujours été comme on le sait, d'une navigation difficile pour les vaisseaux d'un tort tirant d'eau qui descendent le fleuve. Le rayon de cette courbe était plus réduit qu'à l'ordinaire, et le courant gagnant vers le nord, tire les vaisseaux, vers et quelquefois sur la levée du chenal. De nouvelles lignes donnant un plus grand rayon et une plus grande largeur, furent tracées en 1887, et pendant cette année, ainsi qu'en 1888, on dragua en suivant la nouvelle ligne du côté nord. Nous avons obtenu de cette façon un élargissement maximun de 150 pieds, de ce côté, et à l'endroit le plus dangereux ; depuis, les vaisseaux ont eu beaucoup plus de facilité à passer la courbe.

L'été dernier on dragua une petite étendue en aval de cette courbe, une étendue plus grande à son amont, ainsi qu'une autre dans le Pouillier Varennes, après quoi tout le chenal mesurait 27½ pieds à l'eau basse , à l'épreuve.

Quantité draguée pendant la dernière année fiscale : 144.720 verges cubes, composées d'argile et de pierres, à 4⅔ centins la verge.

ILE À L'AIGLE.

Vis-à-vis l'extrémité d'aval de l'île, on a coupé la pointe d'une batture afin d'élargir le chenal naturel.

On a enlevé 2160 verges cubes de deblais composés d'argile et de pierres, coûtant 18 cents la verge.

POINTE-AUX-TREMBLES ET VOISINAGE.

En examinant le chenal à la Pointe-aux-Trembles et à son aval, on a trouvé un certain nombre de cailloux détachés et de petites buttes, dans les parties déjà draguées, et qui n'en diminuaient que légèrement la profondeur recherchée. On les enleva. On a aussi dragué une petite étendue de roc en pierre calcaire à la Pointe-aux-

Trembles, et le chenal sur un parcours de près d'un mille, à sa partie d'amont, puis on s'assura de la profondeur du chenal.

Enlévement de 76.053 verges cubes, composées de roche, d'argile durcie et de pierres, coûtant 24 centins la verge.

LONGUEUIL.

On a dragué, surtout entre le coude et la tête de la batture, une etendue irrégulière de près d'un demi mille ; lors de l'epreuve, le chenal contenait 27½ pieds d'eau, a l'eau basse. Les déblais se composaient d'argile et de tuf très durs, mélangés de cailloux, ensevelis dans le gravier, et de cailloux seuls, dont quelques uns, très-gros.

Quantité : 16.881 verges, à 76 centins la verge.

COURANT SAINTE-MARIE.

Le courant est si rapide que les sondages ordinaires fournissent peu de renseignements sur l'état exact du fond du fleuve, c'est pourquoi nous l'avons examiné soigneusement au moyen du chaland d'épreuve. Nous y avons rencontré une petite barre qui traversait le chenal, quelques buttes isolées et des pointes de battures, recouvertes par moins de 27½ pieds à l'eau basse. Ces obstacles consistaient en cailloux de toute grosseur dont quelques uns pesaient jusqu'à 10 tonnes ; au moyen d'une dérocheuse on a pu en enlever assez pour débarasser le chenal, mais non sur toute la largeur voulue. Il en reste quelques autres qu'il faudra enlever pour arriver au but recherché.

Quantité extraite : 1246 verges cubes, à $1.95 la verge.

Le total des déblais exécutés durant la moitié de l'année, sujet de ce rapport, c'est-à-dire, du 1er juillet au 31 décembre 1888, atteint le chiffre de 926,292 verges cubes.

Notre flotte se composait de six dragueurs à godets, trois dérocheuses, neuf remorqueurs à hélice. cinq barges portant le charbon et les forges, dix-huit chalands à clapets et cinq chalands à ponts horizontaux.

Des six dragueurs, deux sont construits pour opérer dans laterre, avec des godets d'une capacité de 16 et 28 pieds cubes ; un, pour la roche ou la terre, a des godets d'une capacité de 16 pieds cubes ; un autre, pour la roche, a des godets d'une capacité de 4 pieds cubes, et les deux autres, aussi pour la roche, ont des godets d'une capacité de 6½ pieds cubes.

Conformément à l'acte passé à la dernière session du Parlement, 51 Vict., chap. 5, l'approfondissement du chenal des vaisseaux entre Montréal et Québec, est devenu un des travaux publics de la Puissance, et fut virtuellement ainsi traité après le 22 mai dernier. La direction immédiate des travaux cependant, resta au pouvoir des commissaires du havre, jusqu'au 31 décembre dernier, lorsque le personnel, les appareils, les chantiers et les ateliers passèrent entre les mains du Gouvernement.

Alors cessèrent les rapports officiels entre les commissaires du havre et les travaux du chenal des vaisseaux. qui avaient duré plus de 38 ans, époque pendant laquelle, les commissaires ont exécuté les approfondissements successifs du chenal, depuis le commencement effectif des travaux jusqu'à la fin de 1888.

Votre respectueux serviteur,

JOHN KENNEDY,

Ingénieur en chef.

ALEXANDRE ROBERTSON, Ecr.,

Secrétaire de la commission du Havre de Montréal.

ANNEXE No. 7.

AMÉLIORATIONS DU PORT DE QUÉBEC

RAPPORTS SUR L'ÉTAT DES TRAVAUX DU TERRE-PLEIN ET DES BASSINS PRINCESSE LOUISE, RIVIÈRE SAINT-CHARLES

PAR LES

COMMISSAIRES DU PORT DE QUÉBEC.

ANNEXE No 7.

AMÉLIORATIONS DU PORT DE QUÉBEC—RIVIÈRE SAINT-CHARLES.

BUREAU DE LA COMMISSION DU PORT,
QUÉBEC, 8 novembre 1889.

MONSIEUR,—Conformément à la demande que vous me faites dans votre lettre du 25 juin dernier, j'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli le rapport de l'ingénieur en chef sur les travaux du port de Québec, pour le dernier exercice.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

A. H. VERRET.
Secrétaire-trésorier.

A. GOBEIL, ECR.,
Secrétaire du département des travaux publics,
Ottawa.

OTTAWA, 4 novembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur les travaux de la commission, exécutés sous mon contrôle, à Québec dans le cours de l'exercice expiré le 30 juin 1889.

PORT.

A l'expiration de l'exercice toutes les fondations du "Mur-Transversal" étaient terminées et la maçonnerie supérieure était arrivée au niveau du chaperon, n'ayant à terminer qu'une partie du remplissage en terre, l'installation de l'outillage pour le fonctionnement des vanues, dans les conduits régulateurs, et le mécanisme du pont-levis.

Dans le cours de l'exercice le mur du sud à progressé sans interruption, malgré de nombreuses difficultés, et à l'expiration de l'exercice on avait tout lieu de croire que ces travaux importants seraient terminés avant l'arrivée de l'hiver, permettant ainsi de faire l'épreuve du bassin à flot, au printemps de 1890.

On a fait du dragage dans toute l'étendue du bassin pendant l'exercice, et on a atteint une profondeur de 15 pieds, à mer basse, eau vive, sauf à la tête du bassin, ce qu'on espére exécuter avant la fermeture de la navigation.

On a changé la voie du chemin de fer sur la Levée-Louise, et une nouvelle voie a été posée le long de la façade nord, et on a fait des modifications à l'extrémité est dans le but de faciliter le changement de voie des wagons et empêcher l'encombrement qui a parfois eu lieu. A l'expiration de l'exercice on était à construire les fondations et l'édifice d'une balance pour le pesage des wagons.

Les travaux sont en général en bon état.

Je suis, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en chef.

A M. A. H. VERRET,
Secrétaire-trésorier de la commission du port,
Québec.

ANNEXE No. 8.

RAPPORT

SUR LES

GLISSOIRES ET LES ESTACADES DU DISTRICT DU SAGUENAY

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1889

PAR

HENRY F. PERLEY, INGÉNIEUR EN CHEF

ET

JOSEPH ROSA, SURINTENDANT.

ANNEXE No 8.

GLISSOIRE, ESTACADES, &c.—RÉGION DU SAGUENAY.

Réf. n° 103,721.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF
OTTAWA, 22 novembre, 1889.

MONSIEUR,—Je vous transmets, avec la présente, le rapport de M. Joseph Rosa, ingénieur-assistant sur la glissoire de la rivière Saguenay pour l'année fiscale échue le 30 juin 1889.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en chef.

A. GOBEIL, Ecr.,
Secrétaire du ministère des Travaux Publics,
Ottawa.

QUÉBEC, 5 novembre, 1889.

MONSIEUR,—Les travaux se rapportant aux barrages, estacades, piles et à la glissoire de la Petite Décharge du Lac St-Jean, ont été exécutés, comme suit:

Ces constructions commencées en 1856 et terminées en 1860, comprennent sept barrages, une pile de dérivation, une pile d'ancrage, des estacades et une glissoire de 5,026 pieds de longueur, et 5 pieds de largeur.

Le barrage n° 3 a été reconstruit et la grande pile d'ancrage qui fut construite en 1887-88, près de l'entrée de la glissoire, a été allongée de 91 pieds.

La maison où réside le chef de glissoire, et la maîtresse-estacade, sur une longueur de 103 pieds ont été réparées.

Le nombre de billots qui ont passé dans la glissoire, pendant l'année, est de 48,876.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JOSEPH ROSA,
Ingénieur-surintendant.

HENRY F. PERLEY, Ecr.,
Ingénieur en chef, ministère des Travaux Publics,
Ottawa.

ANNEXE No. 9.

RAPPORT

SUR LES

Glissoires et Estacades--Région du Saint-Maurice

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1889

PAR

HENRY F. PERLEY, Ingénieur en chef

ET

CHARLES LAJOIE, Surintendant.

ANNEXE No. 9.

GLISSOIRES ET ESTACADES—RÉGION DU ST-MAURICE.

(Ref. No. 102429.)

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 9 octobre 1889.

MONSIEUR,—Je vous transmets avec la présente, le rapport de M. C. Lajoie, surintendant des Glissoires et estacades du St-Maurice, sur les travaux qui ont été sous sa direction, pendant l'année fiscale terminée le 30 juin 1889.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en chef.

A. GOBEIL, écr.,
Secrétaire, département des travaux publics,
Ottawa.

BUREAU DES TRAVAUX DU ST-MAURICE,
TROIS-RIVIÈRES, 18 juillet 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre avec la présente, mon rapport sur les travaux du St-Maurice, qui ont été sous ma direction, pendant l'exercice terminé le 30 juin dernier.

L'eau de la rivière s'étant maintenue à un niveau élevé, il a fallu employer un personnel nombreux afin de parer autant que possible aux accidents.

La quantité de billots, ne semble pas dépasser celle de l'année dernière.

L'appropriation de l'entretien était.....	$16,600 00
do des réparations.....	5,000 00
La dépense pour l'entretien a été.....	$17,956 47
do les réparations.....	4,966 57

Les réparations sont brièvement décrites sur les feuilles ci-annexées.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,
CHARLES LAJOIE,
Surintendant.

H. F. PERLEY, écr.,
Ingénieur en chef, département des travaux publics.
Ottawa.

Description succincte des susdites réparations :—

ENTRÉE DU ST-MAURICE.

1. Reconstruction d'une pile bâtie en 1858, depuis le niveau de l'eau basse, 25 pieds de long, 25 pieds de large et 15 pieds de haut; la border en madriers de 3 pouces.

3. Remplacer 22 raccordements transversaux d'estacades par des chaînes transversales, 20 pieds de long, en fer de $\frac{7}{8}$ de pouce ; ajouter d'autres raccordements.

3. Planter deux poteaux d'amarrage sur la rive.

4. Border en madrier de 3 pouces, une pile d'amarrage, sur la côte, de 20×12 ×15 pieds.

5. Remblayer au moyen de 50 verges de pierre et de fascines, une partie affouillée d'une pile.

CAP À-LA-CORNEILLE.

1. Doubler en madriers de 3 pouces, mille pieds d'estacades, de 6 pieds de largeur.

2. Démolir une pile jusqu'au niveau de l'eau basse.

3. Construire un plan incliné sur des chevalets, long de 200 pieds et large de 2 pieds.

4. Protéger la propriété du gouvernement en déposant aux endroits voulus, 75 verges de pierre et de fascines.

5. Pétarder 15 gros cailloux et en enlever de chacun près de 3 verges cubes.

SHAWENEGAN.

1. Construire une pile d'amarrage de 20×20 pieds carrés et haute de 9 pieds, avec un talus ; y placer deux gros poteaux en pin.

2. Construire une pile longue de 42 pieds, large de 16, et haute de 26 pour remplacer celle qui était endommagée sur le côté nord de la glissoire.

3. Replanchéier la glissoire en madriers de 3 pouces, sur une longueur de 20 pieds et une largeur de 13.

4. Réparer le tablier du barrage de la glissoire en madriers de 3 pouces, sur une longueur de 42 pieds et une largeur de 10.

5. Poser 18 pièces de bordage à la pile du Grand-Remou, au pied de la chute.

6. Renouveler 1,170 pieds d'estacades de rétention, de 5 pieds de largeur, en madriers de 3 pouces.

7. Remplacer un vieux bloc de 10 pieds de long par 18 pouces carrés, par un nouveau, sur une estacade de rétention.

8. Prolonger la jetée des édifices de la station, de 30 pieds sur une hauteur de 8 pieds ; la revêtir de madriers de 2 pouces.

9. Construire un hangar de 45 pieds de long, de 20 pieds de large et de 13 pieds de haut.

10. Transporter le petit hangar plus près de la côte, afin de faire place à celui sus-mensionné ; le couvrir en bardeaux ; le lambrisser de bois et y faire un plancher en madriers de 3 pouces.

11. Réparations faites à la maison ; doubler les planchers de haut en bas ; plafonner le plancher de haut ; faire deux chambres à coucher dans l'étage supérieur ; poser une lucarne ; deux contre-portes et 14 paires de chassis doubles ; tapisser les quatre chambres du 1er étage ; peinturer et réparer toutes les ouvertures ; faire une grande armoire dans la cuisine ; peinturer les murs du premier étage et ceux du deuxième.

12. Blanchir au lait de chaux les hangars et les toits des édifices aux deux stations.

13. Ramasser 15 toises de pierre qui pourront servir à charger la pile à la porte de l'estacade de rétention.

GRAND'MÈRE.

1. Construire un chaland long de 40 pieds et large de 10.

2. Réparations de la maison ; vitrer et peinturer 8 doubles chassis ; faire un plancher de 30 × 24 ; un escalier.

3. Planchéier le hangar de 30 × 34 pieds, en madriers.

GRANDES PILES.

1. Poser 24 défenses, 12 pieds de long et de 10 pouces d'équarrissage, sur les piles ; 3 pièces de parements sur les piles, longues de 25 pieds et de 12×12 pouces ; 100 chevilles de fer de ¾ de pouce, longues de 24 pouces.

2. Bâtir une étable en bois, de 12×12 pieds.

La dépense pour l'entretien et les réparations pendant l'exercice terminée le 31 juin, 1889, a été la suivante :

Crédit voté pour l'entretien.....	$16,600 00	
Dépense pour do	17,956 47	
	$1,356 47	$1,356 47
Crédit voté pour les réparations.....	$5,000 00	
Dépense pour do	4,966 57	
	33 43	33 43
Surplus de la dépense.....		$1,323 04

Datée à Trois-Rivières, ce 18 juillet, 1889.

ANNEXE No. 10.

RAPPORT

SUR LES

Glissoires et Estacades---Région de l'Ottawa

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1889

PAR

HENRY F. PERLEY, INGÉNIEUR EN CHEF

ET

GEO. P. BROPHY, INGÉNIEUR-SURVEILLANT.

ANNEXE No. 10.

GLISSOIRES ET ESTACADES—RIVIÈRE DE L'OTTAWA.

N° de Renv. 102,431.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 7 octobre 1889.

MONSIEUR,—Je vous transmets sous ce pli le rapport annuel de M. G. P. Brophy, ingénieur surintendant des travaux dont il a la direction et qui se trouvent sur l'Ottawa et ses tributaires, pour l'exercice expiré le 30 juin 1889.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en chef.

A M. A. GOBEIL,
Secrétaire du département des Travaux Publics,
Ottawa.

TRAVAUX DE L'OTTAWA,
OTTAWA, 19 juillet 1889.

MONSIEUR,—Conformément aux instructions de votre département, j'ai l'honneur de vous présenter le rapport suivant sur les travaux, sous ma direction, sur l'Ottawa et ses tributaires pour l'exercice expiré le 30 juin 1889.

Pendant les mois d'été de 1888 le niveau de l'eau de l'Ottawa et celui des eaux de ses tributaires ont été quelque peu bas, bien que l'inclinaison ait été assez forte pour la descente du bois; mais un peu plus tard, une certaine partie du bois carré et des billots s'est échouée et a été abandonnée pour le moment, l'eau étant trop basse; ainsi qu'on en a parlé dans des rapports antérieurs, la grande quantité de bois abattu par les bucherons dans les coupes de bois de la vallée d'Ottawa qu'on exploite depuis un grand nombre d'années et le défrichement d'immenses étendues de pays pour la colonisation ont amené une débacle hâtive au printemps, accompagnée de la fonte plus rapide des neiges, et comme conséquence la crue des eaux provoque le débordement des rivières vers l'époque de l'ouverture de la navigation, et bientôt après l'eau retombe à un niveau relativement bas, modifié seulement jusqu'à un certain point par les eaux tenues en réserve par les marchands de bois au moyen de digues sur les biefs supérieurs des tributaires. Le résultat de ceci est, qu'au printemps, les travaux sont exposés à une pression extraordinaire et qu'on ne peut profiter de l'énorme volume d'eau pour faire passer le bois; tandis que plus tard le niveau bas des cours d'eau rend la descente du bois lente et couteuse, sinon impraticable.

A la clôture de la navigation de 1888, les fondations des travaux qui avaient besoin d'être renforcées ont été réparées et l'on a remédié aux côtés défectueux. Les travaux sous le tître de réparations, de reconstructions et de constructions ont été exécutés comme suit pendant la période que comprend ce rapport.

RÉPARATIONS SUR L'OTTAWA.

Station de l'Ottawa ou station du sud de la Chaudière.

On a réparé les pièces de bois du fond, le plancher et les tabliers de cette glissoire et amélioré le poste et le magasin.

Les ponts entre les villes d'Ottawa et de Hull ont été réparés; on a substitué du chêne au lambrissage usé; le pont tournant qui conduit a l'île Victoria a été élargi et son pilier d'appui a été renouvelé; un solide remblai en pierre ayant été posé au-dessous de l'approche; ceci aura pour effet de donner une nature permanente à ces travaux et de réduire à un chiffre nominal les frais d'entretien à l'avenir; la chaussée et les approches ont été nettoyées, nivelées au moyen de graviers et macadamisées; les planchers du pont des Sapeurs et du pont de la rue Maria, audessus du canal, ont été réparés et la maçonnerie du pont Dufferin a été jointoyée. Pour ce qui est de l'entretien de la chaussée entre la traverse de la glissoire de Hull et le pont suspendu Union "je ferai remarquer ici que par suite du trafic énorme, ce qui comprend le passage de charges très lourdes, qui se fait sur ce chemin où il y a tant d'activité, les matériaux tels que la pierre à macadame et le gravier posés ici, sont vite pulvérisés et de nature à former une couche de poussière et de boue. Ces renouvellements et ces nettoyages constants sont devenus très couteux, à ce point que, lorsque le nouveau pont qui doit remplacer le pont suspendu aura été construit" je recommanderais le posage d'un pavé plus durable sur les approches, tels que les blocs en granite posés entre le pont suspendu, à son extrémité sud et le pont de fer sur le chenal de la glissoire de la Chaudière, pavé qui après une épreuve rigoureuse de deux ou trois ans semble avoir donné toute la satisfaction possible.

Station nord de la Chaudière ou station de Hull.

On a réparé le planchéiage, les empellements et les estacades de direction de la glissoire de cet endroit, et on a aussi remédié aux côtés défectueux des travaux pendant la saison des opérations.

Britannia, près de la tête des rapides des Chênes.

Les appareils d'amarrage dont les radeaux et les trains de bois se servent pour se préparer à passer les rapides, ayant été endommagés par la débacle, on a installé un pilier d'amarrage à cet endroit avec un flotteur et une bouée pour répondre aux besoins des manœuvres de radeaux, et ce pilier a rendu de bons services.

Station des Chats.

Le pilier recourbé, situé près de la tête de la glissoire a été entièrement remis à neuf là où son bois était pourri; un pilier d'appui du bassin que la glace avait déplacé, a été reconstruit; il a fallu renouveler le pilier de protection dans le bassin et reconstruire les empellements; l'estacade de direction près de l'entrée de la glissoire a été réparée, au moyen de nouvelles pièces de bois et d'un nouveau plancher, et le plancher du fond de la glissoire en aval de l'entrée a été remplacé par un autre plancher en frêne, là ou il avait été endommagé ou en partie enlevé.

Station des Chenaux.

Les grandes estacades de cet endroit ont été réparées et renforcées et on a prévu à leur plus grande sûreté et à un service plus efficace en plaçant de nouveaux piliers d'amarrage, de nouvelles plateformes et de nouvelles attaches.

Station du Portage du Fort.

Les travaux qu'il fallait faire ici comprenaient la réparation des pièces de bois et du plancher de deux barrages plats; le renouvellement de certaines parties de l'estacade de direction là où elles étaient endommagées; la réparation des empellements; la remise à neuf de la partie supérieure des piliers latéraux de la glissoire là où les pièces de protection avaient été emportées, et le calfatage du fond de la glissoire en posant des bandes étroites dans les ouvertures du plancher.

Station de la Montagne.

Le fond de la glissoire a été réparé en mettant un plancher en épinette rouge là où c'était nécessaire; les piliers latéraux ont été renforcés en posant de nouvelles pièces de bois et au moyen de poutrelles, et on a réparé le pavage et les attaches des estacades.

Station de Calumet.

Les réparations exécutées à cet endroit ont consisté à remédier aux défauts des piliers latéraux et des empellements, à réinstaller les poutrelles, à calfater les glissoires longues et courtes, à renforcer les estacades et à protéger au moyen d'un coffrage et de remblai une partie de la rive pour la protéger contre l'affouillement causé par les hautes eaux.

Les travaux exigent, ici, des réparations générales et c'est dans ce but qu'on s'est procuré une certaine quantité de bois qu'on emploiera après que les présentes opérations auront pris fin, jusqu'à concurrence des moyens à ma disposition.

Station des Joachims.

On a fait subir, ici, des réparations aux empellements, au pont, et au déversoir, du côté sud de la glissoire supérieure, au pilier de direction près de la porte du déversoir, à l'ancien déversoir du côté nord de la glissoire supérieure, connu sous le nom de barrage d'O'Connor et aux estacades de la glissoire inférieure. A la glissoire principale, les piliers latéraux ont été renforcés, et le plancher du fond en partie renouvelé et les sablières remises de niveau.

Station de Rocher Capitaine.

Les pièces de bois et le lambris de la glissoire ont été réparés et on a ajouté du remblai là où il s'était affaissé dans les piliers. Les pièces des barrages ont été renforcées, le lambris réparé, et on a placé des piliers d'amarrage en amont de l'entrée de la glissoire supérieure.

TRIBUTAIRES DE L'OTTAWA.

Rivière Gatineau.

On a renforcé les piliers et les attaches de l'estacade-mère à l'embouchure de cette rivière; les portières et les estacades de partage ont été agrandis et améliorés; les piliers de protection, au canal, ont été lambrissés et réparés; le petit cours d'eau et les chenaux qui conduisent aux portières inférieures de l'Ottawa, là où ils étaient remplis de déchets de scieries, ont été nettoyés de manière à permettre d'ypasser. Les pièces de bois et le lambris du pont sur le canal qui conduit à l'étang de la réserve ont aussi été réparés.

La Madawaska.

Les barrages, les glissoires, les piliers et les estacades des rapides de la Chaine, de Ragged Chute, de High Falls, de Bailey's Chute, des Rapides Plats, d'Arnprior et à l'embouchure de la rivière, et les barrages latéraux et en éperon, entre ces stations, là où les fondations et le lambrissage avaient été endommagés par les hautes eaux, la glace ou les amoncellements de billots, ont été réparés, et on a prolongé les estacades d'amarrage dans le lac des Chats. Dans ce tributaire de grandes quantités de billots passent par les travaux en sus du bois carré et du bois méplat, du bois de construction et des traverses de chemin de fer, et comme la descente des biefs supérieurs jusqu'à la tête du lac Calabogie, environ 30 milles de l'embouchure, se compose de bois mêlé, des retards arrivent à cet endroit pour permettre d'assortir ce qui appartient aux scieries des localités et prendre ce qui est destiné au transport par chemin de fer; et à l'époque des eaux basses on y trouve des amoncellements de billots échoués sur plusieurs milles de distance. Du moment que l'eau hausse tout à coup ces billots flottent de nouveau et, par un courant rapide, font subir, aux travaux de la rivière, une très grande pression avec les dégats qui s'en suivent.

La Coulonge.

Les barrages et les estacades en amont de la principale chute de cette rivière ont été réparés ; ces travaux avaient été considérablement endommagés par le passage de grands champs de glace solide au printemps de 1888. Le lambrissage de la grande glissoire a été renouvelé, là où il était usé, et les estacades et les piliers en aval des High Falls et ceux situés près de l'embouchure de la rivière ont subi de petites réparations.

La Noire.

A la station des High Falls, au printemps de 1888, les piliers latéraux de la glissoire et le barrage principal ont été endommagés par les hautes eaux, et on a pu faire des réparations temporaires uniquement pour permettre de passer au bois, etc., de l'année. Dans le cours de l'hiver on a beaucoup fait pour renforcer la glissoire dans sa partie supérieure et dans ses fondations et pour rendre efficace le barrage à la tête de la chute qui alimente la glisssoire. Les estacades d'arrêt et de direction, en amont de la glissoire, avec leurs piliers et leurs attaches, ont été réparées.

La Petewawa.

Sur ce tributaire il y a une longue suite d'améliorations s'étendant de la sortie du lac des Cèdres jusqu'à l'embouchure, et se composant de barrages, de piliers, d'estacades et de glissoires. Nombre de ces constructions existent depuis vingt à trente ans, et bien qu'elles aient été réparées de temps à autre, la nécessité d'en reconstruire une très grande partie est devenue urgente. Pendant l'hiver et le printemps les fondations des barrages et des glissoires ont été renforcés ; le lambrissage de la glissoire en partie renouvelé, les barrages mis en état étanche ; et le déversoir du barrage de la 2e chute réparé, tandis qu'à l'embouchure de la rivière les estacades d'arrêt et les piliers d'appui ont été renforcés.

Rivière du Moine.

Les fondations de la grande glissoire ayant en partie cédé, il devint nécessaire de mettre du coffrage rempli de pierre pour supporter la glissoire proprement dite et aussi pour renforcer et niveler la partie supérieure. On a aussi réparé les pièces de bois et le lambrissage du barrage de la chute de Ryan et de quelques-uns des barrages à aîle qui avaient subi des dommages à l'époque de la crue des eaux et par le passage des billots.

Reconstruction.

Les travaux exécutés sous ce titre ont embrassé, la reconstruction de certaines parties des piliers de la glissoire de Calumet et la restauration du barrage à la Ragged Chute, sur la Coulonge, et les travaux de construction ont compris ceux du nouveau quai au pied du Long Saut, sur la ligne de trafic de la région du lac Témiscamingue, et aussi les estacades et les piliers d'appui placés près de la tête du lac Calabogie, prolongement de la Madawaska.

Ces dernières améliorations ont été faites pour faciliter le partage des billots et autres bois que les propriétaires pourraient désirer séparer du flottage général sur la rivière, leur permettant ainsi de les fabriquer, ou de disposer autrement, de la matière brute sur la rive du lac ou à la sortie près de la traverse du chemin de fer.

Le printemps de 1889 sur les tributaires sud, dans la vallée de l'Ottawa, a été hâtif et la neige disparut rapidement avant que les marchands de bois aient pu finir d'amener leur bois, etc. jusqu'aux rivières. Les cours d'eaux n'ont pas atteint un niveau élevé alors qu'ils auraient dû être remplis et on crut un moment que la masse du bois serait arrêtée ; mais, plus tard, des pluies continues avec le secours des abondantes eaux du nord eurent l'effet de gonfler l'Ottawa et ses tributaires à un niveau si favorable pour le flottage des mois en mai et en juin, que le bois de toute sorte se

mit en marche facilement et on a tout lieu d'espérer que cette année à peu près tout le bois descendra.

L'état suivant fourni par le percepteur des péages des glissoires en cette ville indique le nombre des morceaux de bois et de billots qui ont passé dans ces ouvrages, et le revenu provenant de ces droits de péages pendant l'exercice qui fait l'objet de ce rapport :—

	Morceaux.
Pin blanc	42,420
Pin rouge	14,809
Bois d'estacade et de construction	26,199
Cèdre	32,898
Epinette rouge	2,932
Orme	2
Frène	140
Epinette blanche	226
Poteaux de télégraphe	1,468
Bouleau	41
Tilleul	8
Chêne	1
54,232 traverses de chemin de fer égales à 6,779 pièces de bois méplat	6,779
Total	127,923

Et 3,725,386 billots.

Les droits se sont élevés à $84,709.39.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

GEO. P. BROPHY,
Ingénieur-contrôleur des travaux de l'Ottawa.

M. H. F. PERLEY,
Ingénieur en chef des Travaux Publics,
Ottawa.

ANNEXE No. 11.

RAPPORT

SUR LES

Glissoires et Estacades--Région de Newcastle

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1889

PAR

HENRY F. PERLEY, INGÉNIEUR EN CHEF

ET

R. B. ROGERS, INGÉNIEUR-SURVEILLANT.

ANNEXE No. 11.

GLISSOIRES ET ESTACADES—RÉGION DE NEW-CASTLE.

N° de renv. 102,430.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA 9 octobre 1889.

MONSIEUR,—Je vous transmets sous ce pli un rapport de R. B. Rogers ingénieur contrôleur des travaux de la rivière Trent et de la région de Newcastle, sur les travaux exécutés sous son contrôle pendant l'exercice expiré le 30 juin 1889.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en chef.

A.M.-A. GOBEIL,
Secretaire du Département des travaux publics.

BUREAU DES INGÉNIEURS,
PETERBOROUGH 29 juillet 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur les travaux, sous mon contrôle et sous la régie du département des travaux publics, pour l'exercice expiré le 30 juin 1889.

Les travaux de la rivière Trent et des eaux de la région connue autrefois sous le nom de "région de New castle," sont divisés en deux catégories, ceux érigés exclusivement pour l'amélioration de la navigation et ceux construits pour faciliter la descente du bois. Les premiers sont sous le contrôle des chemins de fer et canaux et les derniers sous le contrôle du département des travaux publics; ils embrassent des barrages, des glissoires, des estacades et toutes les constructions qui sont nécessaires pour faciliter la descente du bois.

L'eau s'est maintenue, dans le cours de l'année dernière au niveau ordinaire. Ce printemps l'eau était très basse et on a craint qu'elle serait très rare avant la fin de la saison. On a pris conséquemment soin, au mois de mai, d'économiser autant d'eau que possible dans les réservoirs, mais vers la fin de mai et au commencement de juin d'abondantes pluies remplirent les réservoirs et les portèrent au niveau des eaux hautes du printemps, Ce fut un véritable bienfait pour bon nombre de marchands de bois qui avaient résolu d'abandonner pour le moment le flottage de leur bois par suite du manque d'eau.

Voici les réparations qui ont été exécutées aux différentes stations:—

Rivière Scugog.

Les débris ont été enlevés du chenal de la rivière. On a entretenu les lumières dans les deux phares situés à l'embouchure de la rivière, ce qui a été d'un grand avantage pour la navigation.

Bobcaygeon.

Un pilier et une estacade ont été construits à l'entrée du chenal dit " Big Bob " pour empêcher les billots de s'en aller dans le chenal de la navigation.

Chûte Fénélon.

Par suite du fait que la partie tournante du pont du chemin de fer n'a pas été mise en place en amont de l'écluse, la navigation n'a pu s'ouvrir à cette station. Il n'y a pas eu conséquemment de nécessité immédiate d'avoir les piliers et les estacades qui devaient être construits pour protéger la navigation de la rivière. Une partie de ce crédit fut en conséquence employée à la construction de piliers et d'estacades à Buckhorn où on en avait un besoin urgent.

Buckhorn.

Quatre piliers ont été construits ici pour empêcher les billots, en approchant la glissoire, d'arrêter la navigation vers le canal.

Young's Point.

Un piliers a été construit en aval de la glissoire pour empêcher les billots de tomber dans le chenal de la navigation du coté ouest.

Rivière Otonabee.

On a travaillé à enlever les cailloux sur les battures connues sous le nom de "Yankee Bonnet."

Rivière Trent.

On a continué à enlever les cailloux du chenal de la navigation à Hinck's Bar.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

RICHARD B. ROGERS,
Ingénieur surintendant.

A M. H. F. PERLEY,
Ingénieur en chef des travaux publics.
OTTAWA.

ÉTAT indiquant la quantité totale de billots, de bois à estacade, de cèdre, etc qui sont passés par les différentes glissoires de la Trent et de ceux de la région de Newcastle pendant l'exercice expiré le 30 juin 1889.

Station.	Billots.	Bois à estacade.	Cèdre, 16 pds	Bois carré.	Traverses de ch. de fer.	Poteaux de télégraphe.
Chute Fenelon	250,700	3,975	.....	.....	.....	.....
Bobcaygeon	137,200	3,170	.....	.....	.....	.....
Buckhorn	137,200	3,170	.....	.....	.....	.....
Burleigh	177,200	3,970	.....	.....	.....	.....
Young's Point	275,945	4,721	53,223	.....	20,091	.....
Lakefield	157,218	2,813	53,223	.....	20,091	.....
Whitlaw's Rapids	121,006	1,933	.....	.....	20,091	.....
Hastings	121,006	1,933	53,223	.....	20,091	.....
Heely's Falls	168,449	2,808	53,223	.....	20,091	.....
Middle Falls	400,377	11,159	103,223	336	70,091	5,000
Chisholm's Rapids	400,377	11,159	103,223	336	70,091	5,000

RICHARD B. ROGERS,
Ingénieur surintendant.

ANNEXE No. 12.

LISTE DU PERSONNEL EMPLOYÉ

AUX

GLISSOIRES ET ESTACADES

DU CANADA.

ANNEXE No. 12.

N° de renvoi, 103,120.

TABLEAU indiquant les noms, dates de nomination, salaires, etc., des personnes employées aux différentes glissoires et estacades, etc., le 30 juin 1889.

Nom.	Date de la naissance.	Emploi.	Où employé.	Date de la nomination.	Salaire.	Observations.
District du Saguenay.					$ cts.	
Arthur Boulanger	11 sept. 1854	Contrôleur	Saguenay	19 mai 1881	475 00 p. année	*Travaux du Saguenay.* Outre le contrôleur, on emploie sur les travaux du Saguenay 4 signalistes, à 70c. par jour chacun, pendant le passage des billote dans la glissoire, lequel dure un mois ou deux.
Calixte Fortin		Aide-contrôleur	do	13 do 1881	30 00 p. mois.	
District du Saint-Maurice						
Charles Lajoie	28 déc. 1824	Contrôleur	Trois-Rivières	7 oct. 1878	1,200 00 p. année	*Travaux du Saint-Maurice.* Tous les ans, pendant la saison du flottage, ceux qui sont préposés aux diverses stations emploient de 25 à 30 hommes pendant 3 ou 4 mois, à raison de 80c. ou $1.10 par jour d'ouvrage, y compris 40 à 50c. par jour par homme pour pension aux aides-gardiens de glissoires et aux gardiens d'estacades ; aussi, 1 commis et 1 contre-maître à $1 par jour, 2 gardiens de nuit et un garde-barrière.
J. B. Normand	1837	Aide-contrôleur	Emb. du St.-Maurice	12 avril 1858	3 00 par jour.	
N. Dagneau		Payeur	Trois-Rivières	1er août 1886	50 00 p. mois.	
Cyriac Lymburner	1833	Contre-maître	Cap aux Corneilles	25 avril 1881	565 00 p. année	
Jos. Pagé	7 juillet 1845	Gardien d'estacade	do	10 déc. 1879	469 50 do	
Arthur Rousseau	30 do 1831	Gardien de glissoire	Shawenegan	12 avril 1858	3 00 par jour.	
Louis St-Onge		Aide-gard. de gliss.	do	24 juillet 1885	365 00 p. année	
Charles Langlois	1840	Contre-maître	do	13 janv. 1880	535 00 do	
Théophile Larue	3 sept. 1827	Gardien d'estacade	Grand-Mère	15 mars 1872	2 00 par jour.	
Frs. Lacroix	1833	Aide-gard. d'estacade	do	1er avril 1866	469 50 p. année	
Arthur Pellerin		Gardien d'estacade	Les Grès	5 août 1885	365 00 do	
District du Richelieu.						
Azarie Bienvenue		Gardien d'estacade	Station de Belœil	1er juin 1882	100 00 do	
District d'Ottawa.						
G. P. Brophy	24 fév. 1846	Contrôleur	Ottawa	6 juillet 1873	2,500 00 do	*Travaux de la rivière Outaouais.* Indépendamment du personnel ci-dessus, il est employé durant la saison du flottage, 1 contre-maître de glissoires à $1.50 et 1 aide-contre-maître à
D. Scott	15 do 1830	Comptable	do	1er oct. 1854	1,500 00 do	
J. C. Scott	Juin 1865	Mesureur, etc	do	1er avril 1889	2 00 par jour.	
Wm. Kane	24 déc. 1820	Messager	do	1er août 1867	1 25 do	

[1889]

Moses Aubry	15 juillet	1825	Contre-maît. charp.	do		800 00	p. année	$1.25 par jour ; aussi de 25 à 30 journaliers à raison de $1 à $1.40 par jour d'ouvrage.
Pierre St-Pierre	13 mai	1853	Aide-gard. de gliss.	Carillon	21 avril 1885	1 25	par jour.	Employé environ 7 mois durant la saison de navigation.
D. Noonan	17 juin	1840	Gardien d'estacade	Gatineau	21 mai 1878	500 00	p. année	Employé environ 7 mois durant la saison de navig., surveille les réparations en hiver.
W. J. Macdonald	17 fév.	1835	Aide-gard. de gliss.	Chaudière	25 avril 1876	635 00	do	
J. Soulière	8 nov.	1829	do	do	1858	2 00	par jour.	Employé environ 7 mois durant la saison de navig., surveille les réparations en hiver.
J. McDonall	1er do	1818	do	Hull	1er mars 1877	1 25	do	Employé environ 6 mois durant la saison de navigation.
D. McFarlane	25 fév.	1836	do	Chats	27 do 1860	480 00	p. année	Employé environ 6 mois durant la saison de navig., surveille les réparations en hiver.
John Harvey	22 mai	1831	Gardien de glissoire	Arnprior	12 juillet 1882	2 50	par jour.	
Jas. McCrea	26 mars	1859	Gardien d'estacade	Springtown	15 mai 1880	300 00	p. année	Employé environ 3 mois durant la saison de navigation.
Patrick Barry	27 do	1858	Gardien de glissoire	High Falls	10 mars 1888	300 00	do	Employé environ 5 mois durant la saison de navig., surveille les réparations en hiver.
Duncan McLaren	7 janv.	1860	Aide-gard. de gliss.	Portage du Fort	7 sept. 1881	456 25	do	Employé environ 5 mois durant la saison de navigation.
J. G. Poupore	27 fév.	1857	do	Rivière Noire	15 oct. 1880	480 00	do	Employé environ 5 mois durant la saison de navigation.
Jas. Steen Rowan	27 août	1836	do	Petewawa (en bas)	18 mars 1887	300 00	do	Employé environ 5 mois durant la saison de navigation.
Wm. Thompson	3 mai	1843	do	Montagne	10 oct. 1879	1 25	par jour.	Employé environ 6 mois durant la saison de navig., surveille les réparations en hiver.
D. Carmichael	26 sept.	1813	do	Calumet	Août 1848	40 00	p. mois.	Employé environ 7 mois durant la saison de navig., surveille les réparations en hiver.
A. Proudfoot	17 juillet	1822	do	Coulonge	1er avril 1865	1 00	par jour.	Employé environ 4 mois durant la saison de navig., surveille les réparations en hiver.
H. Corley	20 mars	1820	do	Petewawa (en haut)	1870	1 75	do	
J. Lafrance			do	do	15 avril 1886	2 00	do	Employé environ 4 mois durant la saison de navigation.
A. McDougall	20 juillet	1814	do	Joachims	6 nov. 1871	300 00	p. année	Employé environ 4 mois durant la saison de navig., surveille les réparations en hiver.
Jos. Dufault	15 janv.	1840	Gardien d'estacade	Dumoine	24 avril 1882	1 50	par jour.	Employé durant la saison du flottage.
Hugh Grant	25 mars	1829	Aide-gard. de gliss.	do	12 do 1872	300 00	p. année	Employé 3 mois durant la saison de navigation, Inspectera les ouvrages si c'est nécessaire.
A. McEwen	20 août	1829	do	Rocher Capitaine	1er mai 1874	480 00	do	Employé 3 mois durant la saison de navigation. Inspectera les ouvrages si c'est nécessaire.
A. H. Johnson	28 nov.	1839	do	Cheneaux	1865	2 50	par jour.	Payé durant la saison de navig., envir. 7 mois. Surveille les réparations en hiver.
G. T. Johnson	10 sept.	1841	do	do	1872	1 75	do	Payé durant la saison de navig. envir. 7 mois. Surveille les réparations en hiver.
District de Newcastle.								
R. B. Rogers	17 janv.	1857	Contrôleur	Peterboro'	1er juillet 1884	600 00	p. année	Reçoit aussi $600 par année du ministère des chemins de fer et canaux.

ANNEXE N° 12.—ÉTAT indiquant les noms, etc., des personnes employées sur les différentes glissoires et estacades.—*Fin.*

Nom.	Date de la naissance.	Emploi.	Où employé.	Date de la nomination,	Salaire.	Observations.
District de Newcastle—S.					$ cts.	
G. H. Giroux	.....	Commis, bur. du cont.	Peterboro'.....	1er juillet 1882	300 00 p. année	Reçoit aussi $300 par année du ministère des chemins de fer et canaux.
Robert Armstrong	.....	Gardien de glissoire..	Chisholm Rapids....	1er avril 1883	200 00 do ..	
John Ingram	.....	do	Fenelon Falls.....	1er do 1883	200 00 do ..	
W. H. Hall	.....	do	Buckhorn.....	1er mai 1879	100 00 do ..	Reçoit aussi $150 par année du ministère des chemins de fer et canaux.
H. Deacon	1825	do	Heeley's Falls.....	1er juillet 1878	200 00 do ..	
Cannal Burlington.						
Thos. Campbell	1er avril 1832	Passeur.....	Burlington.....	12 avril 1887	400 00 do ..	
H. Cotter	.....	Aide-passeur	do	12 do 1887	30 00 p. mois.	
Ecluse d'Yamaska.						
A. Labbé	.....	Gardien d'écluse....	Yamaska.....	1er sept. 1885	1 25 par jour.	
O. Mineau	.....	do	do	1er do 1885	1 25 do ..	
Bassin de radoub d'Esquimalt, C.-B.						
John Devereux	.....	Capitaine de bassin..	Esquimalt.....	17 do 1887	166 66 p. mois.	
C. Muir	.....	Mécanicien.....	do	1er avril 1887	100 00 do ..	
A. D. Greeves	.....	Charpentier.....	do	1er déc. 1887	80 00 do ..	

ANNEXE No. 13.

RAPPORT

SUR LES

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1889

PAR

F. N. GISBORNE, Contrôleur.

ANNEXE No. 13.

RAPPORT SUR LES LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT.

N° de renv. 102,968.

OTTAWA, 1er septembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur les lignes télégraphiques, pour les 12 mois terminés le 30 juin 1889, avec les tableaux ordinaires des lignes, du personnel, etc., des divers districts.

Afin d'obvier à la disparité qui jusqu'aujourd'hui a existé entre le montant du revenu indiqué dans mes rapports annuels et les chiffres publiés dans les rapports du département et autres, parce que les miens embrassaient le trafic total pour la période écoulée entre juillet et juin, tandis que les autres états ne représentaient que les montants obtenus durant l'année fiscale, comme je le disais dans une note de mon rapport de l'année dernière, je me suis départi de la coutume ordinaire, et je n'ai inclus dans les tableaux qui suivent, que le montant du revenu réellement connu à la clôture de l'année fiscale. Je continuerai cette pratique à l'avenir, afin que les chiffres des divers rapports imprimés soient les mêmes.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

F. N. GISBORNE,
Surintendant du service des télégraphes.

M. A. GOBEIL,
Secrétaire,
Département des travaux publics.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE—1888–89.

TERRENEUVE.

La ligne entre le Cap Ray et le Port-au-Basque a été entretenue et mise en opération, comme les années précédentes, en vertu du contrat de la Compagnie de télégraphe Anglo-Américain, moyennant la somme ordinaire de $250.

PROVINCES MARITIMES.

Les systèmes ordinaires des Provinces Maritimes ont fonctionné d'une façon satisfaisante sous les mêmes conditions qu'antérieurement.

On a continué, l'automne dernier, le renouvellement des poteaux de la ligne de Meat Cove, commencé à l'automne de 1887 ; elle s'est conservée, depuis, en bon état ; les poteaux que l'on n'a pas changés peuvent encore servir deux années.

Le câble entre Grand-Manan et Campobello s'est brisé le 2 mai de cette année (1889) et n'a pas été réparé, parce que le "Newfield" qui est notre seul vaisseau convenablement équipé pour ce travail, est engagé ailleurs.

En octobre dernier, une ligne de ceinture a été construite par un entrepreneur de l'endroit, entre la ligne de Mabou, Chéticamp et Margarie-Nord-Est, distance de 5 milles. Le mois suivant, un bureau a été ouvert à cet endroit.

Les recettes et les dépenses sur les diverses lignes des Provinces Maritimes ont été les suivantes:

	Période.	Recettes.	Dépenses.
Ligne d'Escuminac.....	Avril 88 à avril 89, inclus....	$ 132 31	$ 242 59
" Meat Cove.....	Mars 88 à mai 89 do	1,049 57	1,951 98
" Cap de Sable.....	Mars 88 à mai 89 do	63 63	368 16
" Baie de Fundy....	Juin 88 à juin 89 do	725 57	1,073 47
" Chéticamp	Mars 88 à mai 89 do	275 46	778 22

FLEUVE ET GOLFE SAINT-LAURENT.

Le câble du Rocher-aux-Oiseaux s'est de nouveau rompu, le 26 avril. On découvrit peu après que cette rupture avait été déterminée par une masse de roche et de glace qui l'avait écrasé à la base du rocher.

L'opérateur en fonction le répara temporairement, et plus tard, le 21 juin, le capitaine Guilford, monté sur le "Newfield" posa un bout de nouveau câble.

L'extrémité riveraine du câble de l'Ile d'Anticosti, a été endommagé par la glace, sur les rochers près de la pointe sud-ouest, au commencement du printemps; il n'a pas été avarié, cependant, au point de rompre le circuit électrique. Le "Newfield" le répara le 15 juin.

A part ces exceptions, les câbles du golfe n'ont pas souffert d'accident durant l'année et sont aujourd'hui en bon ordre.

Sur la côte nord du Saint-Laurent, la ligne que l'on avait construite pendant l'automne de 1886, jusqu'à la Rivière-aux-Mérisiers, a été prolongée jusqu'à Sheldrake. La coupe des poteaux et le nettoyage de la route ont été commencés en avril, au moyen de journaliers, sous la direction de l'inspectenr local.

En août, on commença la construction de la ligne, que l'on compléta jusqu'à Sheldrake, le 15 septembre, date de la cessation des travaux pour cette saison. Pendant cette année, cette ligne sera prolongée jusqu'à la Pointe-aux-Esquimaux.

Les câbles immergés l'année dernière pour les besoins de la quarantaine de la Grosse-Ile, n'ont pas rendu de longs services, et l'on a décidé de les remplacer par d'autres câbles plus forts. Conséquemment, en janvier dernier l'on ordonna en Angleterre 4 nœuds de câble riverain, fort, dont je dirigeai moi-même, sur le "Newfield," la pose en deux sections, en juin; le 9 de ce mois, le circuit a été rétabli, et depuis, il n'a pas été interrompu.

Les autres câbles et les lignes terrestres du golfe ont été entretenus en état de fonctionnement durant l'année.

Les recettes et les dépenses ont été les suivantes :

	Période.	Recettes.	Dépenses.
Ligne d'Anticosti.	De janv. 1888 à juin 1889, inclus...	$ 432 12	$1,766 86
Iles de la Madeleine.	D'oct. 1887 à fév. 1889 do ...	642 48	2,812 81
Côte nord Saint-Laurent, (B. O.)	De juin 1888 1889 do ...	1,827 45	3,727 35
Côte nord Saint-Laurent, (B. E.)	En bloc..... do ...	843 25	4,213 18
Quarantaine.....	De mars 1888 à avril 1889, inclus.	295 20	633 57

ONTARIO

La ligne entre Bath et l'Ile Amherst, a été, par contrat passé le 8 février 1889, affermée à la compagnie de télégraphe de l'Amérique du Nord, pour une période de 21 ans, à partir du 1er janvier 1889. La compagnie paie un loyer annuel d'une piastre. Le contrat peut être annulé, en tout temps, après 3 mois d'avis.

Les recettes et les dépenses de cette ligne jusqu'à la date du transport, ont été les suivantes:—

	Recette.	Dépenses.
De juillet 1888 à décembre 1888 inclusivement.....	$46.23.	$44.69

Le 30 août 1888, un câble de 8¾ milles de longueur a été posé, sous ma direction personnelle, entre la Pointe Pelée et l'île Pelée, dans le lac Erié, afin de relier l'île à Leamington, Ont. La ligne terrestre, composée de deux sections, dont une de 11 milles sur l'île, et l'autre de 12 milles, sur le continent, a été construite à la journée. Les travaux commencés le 21 août furent terminés le 13 octobre. On l'a pourvue d'appareils téléphoniques faisant communiquer les trois bureaux de l'île avec celui de la Pointe Pelée ; elle communique aussi avec le bureau central de la compagnie de téléphone Bell, à Leamington, et l'on s'entendit avec cette compagnie pour la mise en opération de cette ligne au moyen de leur système. Le 16 novembre, la ligne fut ouverte au trafic.

	Recettes.	Dépenses.
Depuis cette ouverture, les recettes et les dépenses ont été :		
Recettes—De novembre 1888 à mai 1889, inclusivement.....	$70.55	$70.23
Dépenses " "		

En septembre, j'ai aussi surveillé personnellement la pose de deux courtes sections de câble téléphonique entre Kingston, Ont., et les îles Wolfe et Howe. De l'île Wolfe à l'île Howe, le câble mesure 1 mille de longueur, et ⅙ de mille entre cette dernière et la terre ferme. Les sections de la ligne terrestre ont été construites par la compagnie de télégraphe de l'Amérique du Nord, et toute la ligne est mise en opération au moyen du système de cette compagnie, en vertu d'un contrat daté le 21 janvier 1889, par lequel, la dite compagnie, pour la somme de $1,000 et une quantité suffisante de matériaux de construction, moins les poteaux pour 23 milles de lignes, ainsi que les câbles posés, a entrepris le fonctionnement perpétuel de cette ligne, sans autre dépense de la part du gouvernement.

Les revenus de cette ligne appartiennent à la compagnie.

TERRITOIRE DU NORD-OUEST.

On a complètement parachevé en novembre, le renouvellement des poteaux que l'on était à faire, lors de mon dernier rapport annuel, sur la section de Qu'Appelle à Humboldt.

On a construit une petite maison près du lac à la Selle, section de Battleford, à Edmonton ; on y a installé un bureau et une station de réparation, en août 1888.

La pose des nouveaux poteaux sur la ligne de Prince-Albert a été terminée aussi, à l'automne; en avril suivant, une ligne de ceinture communiquait avec Batoche, où l'on a établi un bureau. Ces lignes sont à présent en très bon ordre.

En novembre dernier, les habitants de Saskatoon, offrirent de transférer au gouvernement la ligne qu'ils avaient construite, à l'aide de subvention pour l'achat des matériaux nécessaires, moins les poteaux, entre la traverse de Clark et Saskatoon, distance de 14 milles, afin qu'elle fut reliée à notre système. Le gouvernement se chargea de cette ligne par la suite, en fit renouveler tous les poteaux pendant la saison dernière, et en modifia quelque peu le parcours afin de pouvoir mieux l'entretenir. Elle est aujourd'hui en bon état de fonctionnement.

En juillet, un système téléphonique comprenant cinq bureaux, a été établi à Banff, T. N-O. Sa longueur totale est de 4½ milles, et il relie les casernes de la police à cheval aux bureaux du gouvernement, ainsi qu'aux hôtels.

COLOMBIE-ANGLAISE.

La ligne au nord d'Ashcroft fonctionne d'après les dispositions prises, au moyen du système de télégraphie du chemin de fer Canadien du Pacifique, aux frais du gouvernement. La dépense moyenne actuelle pour son entretien excède le revenu, d'environ $350 par mois, depuis sa mise en opération par contrat. Du 1er octobre 1886 au 31 décembre 1888, cette dépense s'est élevée à $7,609.31, et du 1er janvier au 31 juin 1889 elle a été de $2,137.55.

Une ligne est en voie de construction entre Victoria et le Cap Beale, distance d'environ 115 milles, sur la côte sud de l'île Vancouver.

RÉCAPITULATION.

—	Recettes.	Dépenses.	Remarques.
GOLFE SAINT-LAURENT ET PROVINCES MARITIMES :—	$ cts.	$ cts.	Les signaux et les dépêches météorologiques du service, sont transmis gratis.
Lignes de l'Ile d'Anticosti	432 12	4,166 86	
" des Iles de la Madeleine	642 48	4,912 81	
" de Meat Cove	1,049 57	1,951 98	
" de Cap de Sable	63 63	368 16	
" d'Escuminac	132 31	242 59	
" de Cheticamp	275 46	778 22	
" de la Baie de Fundy	725 57	1,073 47	
" de la Quarantaine	295 20	7,178 33	
Côte nord Saint-Laurent (B. O.)	1,827 45	3,727 35	
" " (B. E.)	843 25	4,213 18	
Cap Ray, Terreneuve	nulle	250 00	
Subsides, papeterie, matériel de ligne et de bureau, réparations des câbles et dépenses imprévues imputables au vote pour les lignes du Golfe	.....	9,686 77	
ONTARIO :—	$ 6,287 04	38,549 72	
Ligne de l'Ile Amherst à Bath	46 23	44 69	
" l'Ile Pelée	70 55	70 23	
NORD-OUEST :—	$ 6,403 82	$38,664 64	
Lignes télégraphiques	6,413 56	25,137 41	
Total	$12,817 38	$63,802 05	

NOTE.—Le montant de la dépense sur la ligne d'Anticosti comprend $2,000 d'indemnité à la compagnie d'Anticosti pour bois abattu, etc., et $400 au vapeur *Newfield* pour réparations de câbles. La balance, $1,766.76 a été employée à l'entretien ordinaire.

Les dépenses sur les lignes des Iles de la Madeleine, comprennent $2,100 pour le vapeur *Newfield* pour réparations des câbles. La balance, $2,812.81 a été dépensée pour l'entretien ordinaire.

Les dépenses sur la ligne de la Quarantaine, comprennent le coût des réparations du câble et 4 nœuds de nouveau câble acheté au printemps ; le déboursé pour l'entretien ordinaire était de $633.57.

F. N. GISBORNE,
Surintendant du service télégraphique.

OTTAWA, 1er septembre 1889.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE TERRENEUVE.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ cts.		
1	Port-au-Basque.....	0	.....	50 00 ou commis.	.....	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Phare du Cap-Ray.....	14	.....	50 00 do ..	.....	
	Totaux..	14		100 00		

Coût de la ligne aérienne, $1,763.36; intérêt à 5 pour 100, soit..... $ 90 00
Frais d'entretien et de réparations annuels..... 160 00

Total..... $250 00 à porter au budget de 1889-90.

N.B.—Cette ligne est construite en rapport avec le service des signaux, et se raccorde à Port-au-Basque, avec la ligne aérienne et le câble de la Compagnie de Télégraphe Anglo-Américain

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE D'ANTICOSTI.

SERVICE INTÉRIEUR D'ANTICOSTI.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ cts.		
1	*Baie-du-Renard	0	J. Stubbert	50 00 ou commis.	1er nov. 1888	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Phare de la Pointe-Heath	23	T. Gagné	50 00 do	20 juillet 1881	
3	Phare de la Pointe-Sud	32½	A. Nadeau	50 00 do	1er oct. 1888	
4	*Shallop-Creek	17½	B. Bradley	50 00 do	7 juillet 1881	
5	Lac Salé	52½	F. Denault	360 00 do	19 oct. 1881	Réparateur général. Plus $1 par jour lorsque absent en devoir.
6	Phare de la Pointe Sud-Ouest	15	Mlle G. Pope	200 00 do	18 oct. 1880	Opérateur en chef depuis le 1er août 1882.
			E. Pope	100 00 do	1er août 1882	Surintendant de district. Plus $1 par jour lorsque absent en devoir.
7	Rivière Jupiter	7		50 00 do		
8	Rivière à la Loutre	17½		50 00 do		
9	*Rivière Becscie	22	M. Duguay	50 00 do	1er oct. 1886	
10	Cap de l'Aigle (Baie Ellis)	10		50 00 do		
11	Phare de la Pointe-Ouest	14	A. Malouin	50 00 do	1er août 1881	Note—Une indemnité spéciale pour l'entretien du bureau de $50 par année a été ajoutée aux commissions des bureaux marqués d'une *, depuis le mois de septembre 1887.
12	*Baie des Anglais	3	F. Cabot	50 00 do	1er juil. 1882	
	Total	214		1160 00		

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE D'ANTICOSTI.

GASPÉ.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ cts.		
1	L'Anse à Fougère			50 00 ou commis.		N.-B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Bassin-de-Gaspé	28	J. J. Annett	150 00	16 oct. 1881	
		28		200 00		

ESTIMATION DES FRAIS D'ENTRETIEN ET DU REVENU ANNUELS.

Lignes aériennes—Appointements et réparations	$3,000 00	
Câbles—Réparations	1,000 00	
Total	$4,000 00	A porter au budget de 1889-90.
Moins—Revenu probable	500 00	
Balance, déficit	$3,500 00	

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DES ILES DE LA MADELEINE.

SECTION DES ILES DE LA MADELEINE.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ cts.		
1	Amherst	0	Mlle J. Shea	50 00 ou comm.	1er oct. 1882.	N.-B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Phare d'Amherst	9	Wm. Cormier	50 00 do	11 juin 1881.	
3	Village de l'Etang du Nord	15	P. Pelletier	400 00	1er déc. 1881.	Plus $30 par année pour loyer. Réparations générales.
4	Phare de do	1	T. O'Brien	50 00 do	do 1881.	Boucles de 2 milles.
5	Cap aux Meules	.....	W. Leslie	50 00 do	9 août 1883.	
	do	.....	A. LeBourdais, sous-sur.	500 00	17 do 1880.	Plus $1 par jour lorsque absent en devoir.
6	Havre-aux-Maisons	8	P. L. Joncas	50 00	1er juin 1888.	L'agence du Havre-aux-Maisons a été fermé en juillet 1887, et ré-ouvert en juin 1888.
7	Ile-aux-Loups	28½	.....	.....	.....	
8	Grosse-Ile	11	N. Clark	200 00	1er juin 1888.	
9	Rocher-aux-Oiseaux	Câble	T. Turbide	50 00 ou comm.	20 do 1881.	
10	Grande-Entrée	11	Mlle McPhail	50 00	18 fév. 1882.	
	Totaux	83½		1,450 00		

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DES ILES DE LA MADELEINE.

SECTION DU CAP-BRETON.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ cts.		
1	Meat Cove (station du Câble)..	0	A. B. McDonald....	420 00	7 nov. 1880	N.B.—La com. est de 25 p. 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Baie d'Achepé.....	10½	R. G. Zwicker.....	50 00 ou com'n.	1er août 1882	
3	Havre de Neil. { mi-chemin....	15	M. McLeod.....	50 00 do ..	1er avril 1887	
	{ boucle.....	1¾				
4	Baie d'Iganiche Nord.....	9	J. M. Burke.....	360 00	1er do 1882	Réparateur général.
5	Iganiche Sud.....	10½	Mlle A. A. Baker...	50 00 do ..	1er juillet 1889	
6	Rivière aux Français.....	23	John McDonald	50 00 do ..	1er avril 1889	
7	Baie Sud de Sainte-Anne.....	19	Mlle C. Morrison....	50 00 do ..	1er do 1884	N.B.—Cette section est aujourd'hui expl. et entretenue par la Cie du télégraphe *Western Union*, mais aux frais du gouvern. L'arrangement est pour dix ans et expirera le 18 avril 1891, mais il peut être résilié en donnant un an d'avis.
8	Baddeck (boucle).....	13	Mlle Dunlop.....	50 00 do ..	1er janv. 1882	
9	Englishtown.....	6	Mlle Bingham.....	50 00 do ..	19 juillet 1882	
10	Anse de Kelly (Campbelton-N.).	2	Mlle M. C. Campbell	50 00 do ..	1er avril 1885	
11	Grand Bras-d'Or.....	6	Mme E. Livingston.	50 00 do ..	1er janv. 1889	
12	Sydney-Nord	12½	.....	.....	.....	L'agence sauvage de Brook ouverte en avril 1883 a été discontinuée et le bur. ouv. à la riv. aux Français.
	Totaux.....	128¼		1,230 00		

Estimation des frais d'entretien du réseau des Iles de la Madeleine.

Lignes locales. Appointements et réparations.....	$4,100 00	
Câble. Réparations, disons.....	1,000 00	
Total.....	$5,100 00	A porter au budget, 1889-90.
Moins, revenu probable.....	1,400 00	
Balance déficit.....	$3,700 00	

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

SECTION DU CAP-DE-SABLE.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ cts.		
1	Barrington	0	Ag. de la W.-U. Tel. Co.	50 00 ou com'n.	18 déc. 1883	N. B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Newelltown (y compris 1½ mille de câble)	11	Mlle E. A. Smith	50 00 do	1er avril 1889	
3	Phare de l'île du Cap-de-Sable, (y (y comp. ¼ de mille de câble)	6¾	I. K. Doane	50 00 do	18 déc. 1883	Le bureau de Newelltown a été fermé depuis le 30 juin 1888, jusqu'au 1er avril 1889.
	Totaux	17¾		150 00		

Estimation des frais d'entretien :—

A porter au budget, 1889-90 ..... $300 00

Estimation du revenu de 1880-90 ..... 150 00

SECTION DE LOW-POINT, CAP-BRETON.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ cts.		
1	Lingan	0		50 00 ou commis.		N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Phare de Low-Point	5	S. Peters	50 00 do	1er août 1881	
	Totals	5		100 00		

Frais d'entretien et réparations annuels, évalués comme suit :—
Ligne aérienne—Appointements et réparations ..... $150 00 à porter dans le budget de 1889-90.

SECTION DE LA COTE DE L'EST.

N.B.—Il a été construit, en rapport avec le service des signaux, une ligne terrestre de 208 milles de longueur, entre Canso et Halifax, pour un boni de $16,000, et cette ligne est maintenant exploitée et entretenue par la Compagnie de télégraphe *Western Union*, sans autres frais.

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE MABOU-CHETICAMP, C.-B.

1	Mabou	0	Mlle M. Finn	50 00 ou commis.	1er avril 1887	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur les recettes d'après le tarif de la ligne du gouvernement, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Broad-Cove	20	J. J. Campbell	do	1er sept. 1887	
3	Havre de Margarie	17	Mme M. A. McLellan	do	1er avril 1887	
4	Margarie, N.-E. (boucle, 5 milles) Fil de la ligne de ceinture	10	Mlle B. M. Ross	do	1er janv. 1889	
5	Chéticamp	16	Mme M. Fiset	do	1er avril 1887	
	Totaux	63				

Frais d'entretien annuels, évalués à ..... $650 00 à porter dans le budget de 1889-90.
Estimation du revenu 150 00

[1889]

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHATHAM À ESCUMINAC, N.-B.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ cts.		
1	Chatham	0	Cie de télégraphe Grand Nord-Ouest.	185 00	.....	Ce montant est payé pour surveiller la ligne et pour le bureau à Chatham.
2	Black-Brook	5½	.....	50 00 ou commis.	.....	La commission est de 25 pour 100 des recettes, d'après le tarif des lignes de l'Etat, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année. En conséquence de la démission de l'agent, le bureau de Black-Brook a été fermé depuis février 1887.
3	Baie-du-Vin	15	Mlle M. Williston	50 00 do	1er mars 1885	
4	Escuminac	9½	Mme A. Lewis	50 00 do	1er sept. 1885	
5	Phare de la Pointe Escuminac	12	H. W. Phillips, jeune.	50 00 do	1er février 1885	
	Totaux	42		385 00		

Frais d'entretien, réparations et appointements annuels évalués à..... $800 00 à porter dans le budget de 1889-90.
Estimation du revenu..... 150 00

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA BAIE DE FUNDY, N.-B.

SECTION DE GRAND-MANAN.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Long Eddy Cable Hut, à	Milles.		$ cts.		
1	Flagg's Cove	3	Mme C. C. Seely (sous-sur.	420 00	18 nov. 1880.	N.B.—La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moindre que $50 par année.
			Mlle T. E. Milligan	50 00	1er août 1887.	
2	Woodward's Cove	6	E. Cameron	50 00 or com'n.	1er avril 1885.	
3	Grand-Harbour	2	F. A. Newton	50 00 do	1er do 1887.	
4	Seal Cove	4½	D. G. McLauglin	50 00 do	1er janv. 1883.	
5	Phare de Southern-Head	5½	O. McLaughlin	50 00 do	18 do 1881.	
			D. McKay, réparateur	60 00	1er mai 1881.	
	Totaux	21		730 00		

SECTION DE CAMPO-BELLO.

	Liberty Cove Cable Hut, à	Milles.		$ cts.		
1	Welchpool	7½	G. M. Mabee	100 00 or com'n.	1er déc. 1881.	
2	Eastport, Maine, E.U.A.	½	J. Cushing	100 00	26 do 1881.	
	Totaux	8		200 00		

Estimation des frais annuels d'entretien et des revenus.

Lignes aériennes—Appointements et réparations	$1,600 00	
Câble—Réparations, disons	1,000 00	
Total	$2,600 00	A porter dans le budget de 1889-90.
Moins, revenu probable	700 00	
Balance, déficit	$1,900 00	

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RESEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHICOUTIMI ET DE LA RIVE NORD DU SAINT-LAURENT.

SECTION DE CHICOUTIMI.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ cts.		
1	Baie Saint-Paul	0	F. Boivin	50 00 ou com'n*	Antér. au 1er avril 1885	*La commission est de 25 pour 100 des taux établis sur les lignes de l'Etat, avec garantie que le montant ne sera pas moindre que $50 par année.
2	Saint-Urbain	9	A. Boivin	50 00 do	do	
3	La Cruche	37	.....	50 00 do	do	
			A. Gauthier (réparateur)	420	15 mai 1887	
4	Saint-Alexis	31½	O. Pelletier	50 00 ou com'n	1er janv. 1889	
5	Saint-Alphonse de Bagotville	3	A. Simard	50 00 do	avril 1885	
6	Chicoutimi	11½	D. Boily	50 00 do	28 do 1886	
	Total			720 00		

Entretien.

Compris dans l'arrangement pour la section de la rive nord.

SECTION DE LA RIVE NORD.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
1	Murray Bay	0	Mme F. Vincent	50 00 ou com'n*	Antér. au 1er avril 1885	
2	Cap à L'aigle	4	N. Duchesne	50 00 do	1er juin 1888	
3	Saint-Fidèle	6	E. W. Tremblay	50 00 do	Antér. au 1er avril 1885	
4	Port au Persil	7	A. Brassard	50 00 do	1er mai 1889	
5	Saint-Siméon	4	D. Gaudin	50 00 do	1er déc. 1887	
6	Baie des Rochers	12	G. Savard	50 00 do	Juin 1887	
7	Riv. aux Canards } Ligne	17	G. Bouillanne	50 00 do	Nov. 1886	
8	Saint-Etienne } de ceinture		M. McLaren (réparateur)	420 00	1er déc. 1887	
			J. Savard	50 00 ou com'n	Nov. 1886	
9	Tadoussac (1¼ mille de câble)	13	G. E. Caron	50 00 do	1er nov. 1888	
10	Bergeronnes	15	M. Savard	50 00 do	Avril 1885	
11	Escoumains	12	J. H. Topping	50 00 do	do	
12	Petit Romaine	8	R. C. Argall	50 00 do	1er juin 1889	
13	Mille-Vaches	8	J. A. Puise	50 00 do	Avril 1885	
14	Moulins de Portneuf	11½	.....	50 00 do	.....	Le bur. des moul. de Portneuf a été fermé en juin 1889.

15	Ph. de Portneuf (boucle 3 milles).	9	L. Tremblay	50 00 ou com'n.	Antér. au 1er avril 1885.	
16	Saut au Cochon	7	E. Courbron (réparateur)	420 00	do 1888	
			J. Forrest	50 00 ou com'n*	1er déc. 1887	
17	Betsiamits	31	P. C. Dupuis	50 00 do	1er nov. 1887	
18	Pointe aux Outardes (câble)	12	P. O. Bonenfant	500 00 per année	1er août 1883	
19	Pointe Paradis, Manicouagan	18				
20	Rivière Godbout (câble)	26	N. A. Comeau	50 00 ou com'n	15 oct. 1883	
21	Pointe des Monts	18½	L. F. Faffard	50 00 do	28 déc. 1883	
22	Baie de la Trinité ouest	5½	Z. Poulin	50 00 do	16 mai 1884	
23	Baie de la Trinité est	2½	A. Bilodeau	Commodité de	1er do 1889	
24	Havre de l'île aux Œufs	15	P. S. Bodman (réparat'r.)	420 00	1er oct. 1886	
25	Rivière Pentecôte	9	Bur du surint. de district			
26	Sainte-Marguerite	47½	A. Therriault	180 00	1er juillet 1888	
27	Sept-Iles	22¾	P. E. Vignault	180 00	2 janvier 1884	
28	Rivière-Moisie	15½	D. Porlier	50 00 ou com'n	1er mai 1885	
29	Sheldrake	72	P. Touzel	50 00 do	1er nov. 1888	
30	Rivière du Tonnerre	6½		50 00 do		
31	Magpie	14		50 00 do		
32	Rivière Saint-Jean	9		50 00 do		
33	Longue Pointe	10		50 00 do		
34	Mingan	7		50 00 do		
35	Pointe aux Esquimaux	24				La longueur totale de ligne aérienne et de câble entre la Baie Murray à la Pointe aux Esquimaux, est de 499 milles.
36	Natashquan	64	Line projetée			
37	Wapitagum	60				
38	Shecatica	83				
39	Bonne-Espérance	49				
40	Anse au Blanc Sablon	24				
41	Baie Forteau	12				
42	Phare de la Pointe Amour	4½				
		820				

COUT ESTIMATIF DE L'ENTRETIEN ANNUEL.

Chicoutimi et rive nord jusqu'à Moisie	$7,500 00
Réparations au câble	500 00
A porter dans le budget de 1889-90	$8,000 00
Evaluation du revenu	2,200 00

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA QUARANTAINE DE LA GROSE-ILE

Numér	Stations.	Distances intermédiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ cts.		
1	Québce	0	Cie de télégraphe du Grand Nord-Ouest.	185 00		Montant payé pour surveiller la ligne, y compris le loyer de la ligne aérienne de Québec à l'Ange-Gardien,—soit $35 par année.
....	*L'Ange-Gardien*	13				
2	Saint-Pierre (câble ¾ mille)	4	C. Turcotte	50 00 ou comm'n	1er mars 1885	La commission de 25 pour 100 du tarif des lignes de l'Etat, avec garantie que le montant ne sera pas moindre que $50 par année.
3	Sainte-Pétronille	4½	Mme Blais	50 00 do	1er oct. 1887	
4	Saint-Laurent	6½	M. Gobeil	50 00 do	15 sept. 1888	
5	Saint-Jean	7	P. Pouliot	50 00 do	1er juillet 1888	
6	Saint-François (y compris câble de 5¼ milles)	6¾	M. Emond	50 00 do	1er mars 1885	
7	Bur. de la quaran., Grosse-Ile.	9	M. Langlois	50 00 do	1er sept 1885	
8	Hôpital de do	1¼	(Téléphone)			
	Total	52		485 00		

COUT ESTIMATIF DE L'ENTRETIEN ANNUEL.

Appointements et réparations	$ 850 00
Réparations au câble	300 00
A porter au budget de, 1889-90	$1,150 00
Revenu estimatif	$ 200 00

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT.—*Suite.*

ONTARIO: RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ILE PELÉE.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Agents.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Memoire.
1	Leamington	.....	G. McR. Selkirk	$50	1er nov. 1888.	Comptable et agent général.
2	Pointe-Pelée	12	W. A. Grubb	Comm. 25 p. c	do	La commission est payée à même les recettes de la ligne de l'État.
	Câble jusqu'à l'île	8¾				
3	Bassin-Nord	1½	C. B. Quick	do	do	
4	Bassin-Ouest	5	A. M. McCormick	do	do	
5	Bassin-Sud	4½	F. B. McCormick	do	do	
	Total	31¾				

Cette ligne est exploitée avec des téléphones.

Coût estimatif de l'entretien annuel..... $250

Le revenu couvrira environ la dépense d'entretien.

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT—*Suite.*

LIGNES DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

SECTION DE QU'APPELLE À EDMONTON.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ cts.		
1	Qu'Appelle	0	E. W. Warner	720 00	Janvier 1883	
2	Fort-Qu'Appelle	17	Mlle A. Johnston	600 00	1er mars 1885	
3	Buttes-du-Tondre	46	A. Von Lindeburg	600 00	1er nov 1883	
4	Humbolt	78	J. M. Anderson	720 00	1er mai 1884	
5	Traverse-de-Clarke	55	R. J. Molloy, agent J. Harrington, réparateur	720 00 600 00	do do 1er janv. 1888	
6	Henriette	38	W. Salsbury, réparateur	720 00	1er oct. 1886	
7	Battleford	47	W. M. McDonald H. Sikes, réparateur	720 00 600 00	1er mai 1889 do do	
8	Fort-Pitt	89	A. Guimont, réparateur	600 00	1er juin 1889	
9	Moose	45½	J. F. Lake, réparateur	600 00	8 mai 1889	
10	Lac à la Selle	45	W. E. A. Lequesne	600 00	1er juillet 1888	
11	Victoria	37	W. C. Gillis, réparateur	720 00	Janvier 1887	
12	Fort-Saskatchewan	49	W. G. Ross, agent	Com. 25 p. c.	Décembre 1886	
13	Edmonton	24	A. Taylor, agent W. McKay, réparateur	720 00 720 00	Antér. à 1882 1er mai 1886	
	Ligne d'embranchement—					
	Traverse-de-Clarke	0				
14	Batoche (Boucle 1 mille)	42	L. P. O. Noel	720 00	10 avril 1889	
15	Lac-aux-Canards	9	H. McCleneghan	720 00	1er août 1888	
16	Saint-Laurent	9	N. Potvin	720 00	1er juin 1889	
17	Prince-Albert	23	E. J. Rankin	720 00	Mars 1887	
	Traverse-de-Clarke	0	Voir note *a*.			*a*. Les lignes d'embranchement de Saskatoon et Saint-Albert sont exploitées avec des téléphones.
18	Saskatoon	14				
	Edmonton	0				
19	Saint-Albert	9				
	Total	676½				

Coût estimatif de l'entretien annuel—appointements, fournitures et réparations, y compris la section de la Montagne-de-Bois—à porter au budget de 1889-90, $20,000.

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DU NORD-OUEST.—SECTIONS DE LA MONTAGNE-DE-BOIS ET DU FORT-MACLEOD.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaire.	Télégraphistes.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ cts.		
	Ligne du Fort-MacLeod—					
1	Jonction de Galt	0				La ligne du Fort-MacLeod a été louée à la Cie de houille et de navigation du Nord-Ouest, à 5 pour 100 du coût de construction, annuellement.
2	Lethbridge	107				
3	McLeod	28½				
4	Fort-MacLeod	½				
	Ligne de la Montagne de Bois—					
1	Mâchoire-d'Orignal	0	H. Rutherford	240 00		La ligne de la Montagne-de-Bois est exploitée directement, comme partie du service de télégraphe de l'Etat.
2	Montagne-de-Bois	90½	J. S. Macdonald	720 00		
	Total	226½		960 00		

SERVICE DE TÉLÉGRAPHE DE L'ÉTAT, COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Bureau.	Distances intermédiaires.	Noms.	Charges.	Appointements par mois.	Date de la nomination.	MÉMOIRE.
	Milles.					
Ashcroft-Station	0					Cette ligne est maintenant exploitée par la Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour l'Etat. L'arrangement se terminant à volonté.
Cache-Creek	4					
Clinton	26					
Bridge-Creek	53					
Soda-Creek	78					
Quesnelle	54½					
Stanley	48					
Barkerville	13					
	276½					
Embranchement.						
New-Westminster. Ladner's-Landing (½ mille, câble)	18					Cette ligne a été louée pour 99 ans à MM. J. A. Laidlaw et J. Wilson, le 30 octobre 1887.
Total	294½					

Coût estimatif de l'entretien, y compris les réparations générales de la ligne, $6,500, à porter au budget de 1889-90.

ANNEXE No. 14.

ÉTAT TABULAIRE

INDIQUANT LES DATES DE

L'OUVERTURE ET DE LA CLOTURE DE LA NAVIGATION

AUX

PRINCIPAUX PORTS DU CANADA

SUR LES BORDS DE LA MER ET DANS LE GOLFE, AINSI QUE SUR LE FLEUVE ET LES LACS DU SAINT-LAURENT;

AUSSI LES

PORTS QUI SONT OUVERTS À LA NAVIGATION TOUTE L'ANNÉE.

ANNEXE No. 14.

Réf. n° 103,880.

TABLEAU indiquant la date de la clôture de la navigation dans l'automne de 1888, et celle de l'automne au printemps de 1889.

Nom du port.	Où situé.	Clôture en 1888.	Ouverture en 1889.	Observations.
Charlottetown, I.P.-E.	Golfe Saint-Laurent	12 janvier 1889	30 mars	Marées du printemps, 9 à 10 pieds ; petites marées, 6 à 8 pieds. Profondeur de l'eau à eau basse, à l'extrémité du quai, 22 pieds.
Georgetown do	do	25 février 1889	6 do	Les grandes marées montent 5½ pieds ; les petites 4 pieds.
Pictou, N.-E.	do	14 janvier 1889	14 do	Les petites marées montent environ 4½ pieds ; les grandes de 6 à 7 pieds.
Sydney do	do	8 février 1889	4 avril	
Shédiac, N.-B.	do	12 décembre	18 do	Les grandes marées montent 4 pieds ; les petites 2½ pieds.
Campbellton do	Baie des Chaleurs	18 novembre	25 do	Les grandes marées montent 10 pieds ; les petites 6 pieds.
Bathurst do	do	Fermée le 21 nov., ouverte de nouveau et finalement fermée le 5 déc	25 do	Les grandes marées montent 7 pieds ; les petites 4 pieds.
Percé, P.Q.	Golfe Saint-Laurent	23 novembre	20 do	Les grandes marées montent environ 5 pieds.
Bassin de Gaspé do	do	27 décembre	1er mai	La différence du flux et du reflux est d'environ 6 pieds.
Tadoussac do	Fleuve Saint-Laurent	5 do	15 mars	Les grandes marées montent 23 pieds.
Québec do	do	24 novembre	2 mai 23 avril	De la mer. Navigation intérieure. La différence du flux et du reflux est de 13 à 18 pieds.
Sorel do	Rivière Richelieu	13 décembre	16 avril	
Saint-Jean do	do	24 novembre	18 do	
Montréal do	Fleuve Saint-Laurent	14 décembre	27 do	
Trois-Rivières do	do	28 novembre	20 do	
Kingston, Ont.	Lac Ontario	19 janvier 1889	2 do	
Belleville do	do	25 novembre	13 do	
Port-Hope do	do	10 décembre	2 do	
Toronto do	do	20 do	15 mars	
Port-Stanley do	Lac Erié	9 février 1889	15 do	
Port-Dover do	do	12 décembre	23 avril	
Windsor do	Rivière Détroit			La navigation ne se ferme jamais ici.
Sarnia do	Lac Huron	17 décembre	15 avril	
Goderich do	do	24 novembre	8 do	
Kincardine do	do	4 décembre	26 mars	
Owen-Sound do	Baie Georgienne	4 do	14 avril	
Collingwood do	do	1er do	22 do	
Wiarton do	do	28 novembre	18 do	
Saut Ste-Marie do	Lac Supérieur	4 décembre	17 do	
Port-Arthur do	do	29 do	13 do	
Winnipeg, Man.	Rivière Rouge	15 novembre	25 do	

N° 2—ETAT indiquant les ports du Canada qui sont ouverts toute l'année.

Nom du port.	Comté.	Province.	Profondeur de l'eau à l'eau basse.	Observations.
Annapolis	Annapolis	Nouvelle-Ecosse.	15 à 20	Dans les hivers rigoureux, il se forme une glace mince, mais les vapeurs à hélice peuvent toujours entrer.
Barrington	Shelburne	do ..	12 à 20	Au mouillage. Quais à sec à l'eau basse.
Digby	Digby	do ..	18	Environ 10 pieds d'eau au bout de la jetée.
Halifax	Halifax	do ..	20 à 30	Aux quais. 70 à 100 pieds dans le havre.
Liverpool	Queen's.....	do ..	7	Sur la barre. A Brooklyn 24 pieds.
Locksport	Shelburne	do ..	8	
Lunenburg	Lunenburg	do ..	12	
Parrsboro'.....	Cumberland ...	do ..	.....	A sec à l'eau basse.
Shelburne	Shelburne	do ..	40 à 60	
Yarmouth	Yarmouth	do ..	13	
Saint-André.....	Charlotte.....	N.-Brunswick...	14	Dans le havre intérieur.
Saint-Jean.....	Saint-Jean.....	do ...	20	A l'entrée du havre. 60 pieds dans le havre.
St-Stephens.....	Charlotte.....	do ...	6	30 pieds sur le banc, 4 milles en aval de la ville.
*Tadoussac.....	Saguenay.....	Québec.....	30 à 50	
Windsor	Essex.....	Ontario	.....	Les bateaux passeurs traversent la rivière Détroit tout l'hiver.

* *Voir* observations touchant le havre de Tadoussac dans l'annexe n° 8 du rapport général de 1867-82.

Victoria, Nanaïmo, Burrard-Inlet et tous les autres ports dans la Colombie-Britannique, jusqu'à la rivière Skeena, sont toujours ouverts. New-Westminster est sujet à être fermé pendant 7 à 15 jours. *Voir* télégramme n° 34,027 de l'hon. J. W. Trutch, 3 mai 1883.

Marées dans la Colombie-Britannique :—A Victoria les grandes marées ordinaires montent de 7 à 10 pieds; les petites, 5 à 8 pieds; à Nanaïmo, les grandes marées ordinaires montent de 14 pieds; les petites, 11 pieds; à New-Westminster, les grandes mers ordinaires montent de 7 pieds; les petites, de 4 pieds; à Hastings, Burrard Inlet, les grandes mers ordinaires montent de 16 pieds; à Port-Moody, les grandes mers ordinaires montent de 10 à 12 pieds; les petites, 5 à 6 pieds. *Voir* télégramme de l'hon. J. W. Trutch, 25 octobre 1883, n° 39,810.

ANNEXE No. 15.

ÉTATS.

1.—CONTRATS ADJUGÉS PAR LE DÉPARTEMENT.

2—PROPRIÉTÉS ACHETÉES ET VENDUES PAR LE DÉPARTEMENT.

3.—PROPRIÉTÉS AFFERMÉES AU, ET PAR LE DÉPARTEMENT.

DURANT L'ANNÉE FISCALE TERMINÉE LE 30 JUIN, 1889.

ANNEXE No. 15.

Réf. n° 101,411.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 2 septembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser les tableaux suivants qui doivent faire partie du rapport annuel de 1888-89, savoir :—

N° 1.—Tableau des contrats adjugés par le département durant l'année fiscale terminée le 30 juin dernier ;

N° 2.—Tableau des propriétés achetées et vendues par le département, durant la même période ;

N° 3.—Tableau des propriétés affermées au, et par le département, durant la même période.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
F. X. R. SAUCIER.

A. GOBEIL, écr.,
Secrétaire, département des travaux publics,
Ottawa.

N° 1.—CONTRATS adjugés par le département des travaux publics du Canada depuis le 30 juin 1888 jusqu'au 30 juin 1889.

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
			$ cts.
EDIFICES PUBLICS.			
Hôtel du gouvernement, édifices du parlement et des départements.			
Nouvel édifice des départements, rue Wellington—Appareil de chauffage à circulation d'eau chaude	Garth et Cie	16 août 1888.	15,500 00
Nouvel édifice des départements, rue Wellington—Escaliers en fer	A. Charlebois	7 sept. 1888	11,040 90
Nouvel édifice des départements, rue Wellington—3 ascenseurs pour les personnes et un pour le fret	J. Fensom	10 oct. 1888.	39,877 00
Nouvel édifice des départements, rue Wellington—Tuyau de fumée des machines pour les ascenseurs	do	14 déc. 1888.	700 00
Nouvel édifice des départements, rue Wellington—10 portes pour les voûtes	J. et J. Taylor	13 mars 1889	2,500 00
Edifices du parlement et des départements—Charbon	G. F. Thompson	5 juill. 1889	12,858 53
do do Descente et pose des châssis doubles et des jalousies	I. Hortie	14 nov. 1888.	1,606 50
Edifices du parlement et des départements—Enlèvement de la neige	P. McKenna	23 do 1888.	539 00
Edifices du Parlement et des départements—Couverture des perrons, en bois, pour l'hiver	W. Millions	1er déc. 1888	185 00

N° 1.—CONTRATS adjugés par le département des travaux publics—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*			$ cts.
Hôtel du gouvernement, édifices du parlement et des départements—Fin.			
Edifices du parlement et des départements—Glace	C. A. Christin	2 mars 1889	le morc. 10
Edifice du parlement—Couverture en cuivre des terrassons entre la bibliothèque et l'édifice principal, et l'abat-jour	Douglas Frères	16 juill. 1888	1,396 00
Edifice de la bibliothèque—Couv. en cuivre des rampants	do	17 août 1888	5,100 00
Rideau-Hall—2 toits couverts en tôle galvanisée	I. Hortie	10 juill. 1888	le car. 13 00
do Enlèvement de la neige	J. Bruce	27 nov. 1888	595 00
do Glace	D. N. Charlebois	2 mars 1889	le pied 04
Nouvelle-Ecosse.			
Amherst, bur. de poste—Eclairage élect. à incandescence	Cie d'éclairage électr.	2 août 1888	la lampe, p. nuit 04
do édifice public—Fourniture du charbon	Cie de charb. d'Acadie	8 do 1888	254 04
Annapolis do Construction	Rhodes, Curry et Cie.	17 juin 1889	12,497 00
Antigonish do Fourniture du charbon	J. Kenna	8 août 1888	67 50
Baddeck do do	J. McDonald	8 do 1888	98 00
Halifax, édifices publics do	Cie min. de la b. Glace.	24 do 1888	598 40
do do Altérations au bureau de l'évaluateur	J. Mulroney	27 juill. 1888	125 00
Nappan, ferme expérimentale—Résidences du surintendant et des engagés, granges et étables	Rhodes, Curry et Cie.	15 août 1888	13,900 00
New-Glasgow, édifice public—Fourniture du charbon	J. Muir et Fils	8 do 1888	145 00
Sydney-Nord, bureau de poste do	C. A. Robertson	8 do 1888	185 00
Pictou, douane et hôpital de la marine do	Cie de charb. d'Acadie.	8 do 1888	207 05
Sydney-Sud, C.-B., édifice public—Construction	Connor et Donald	12 déc. 1888	13,977 75
Truro, édifice public—Fourniture du charbon	J. Kenna	8 août 1888	45 00
Windsor do do	Cie de charb. d'Acadie	8 do 1888	226 68
Yarmouth do do	do	8 do 1888	200 00
Ile du Prince-Edouard.			
Charlottetown, édifice public—Fourniture de l'eau	Com. de l'Aqueduc	14 mars 1889	p. an. 225 00
do do do charbon	C. Lyons	8 août 1888	527 78
Montague, bureau de poste—Fourniture de charbon	J. McEvoy	8 do 1888	74 87
Summerside do do	J. Read	8 do 1888	297 91
Nouveau-Brunswick.			
Bathurst, bureau de poste—Fourniture du charbon	Gillespie et Sadler	8 août 1888	383 01
Dalhousie, édifice public—Construction	A G. McKenzie	31 juill. 1888	10,489 00
Frédéricton do Fourniture du charbon	R. P. et H. F. Starr	27 août 1888	383 57
Moncton do do	Cie de charb. d'Acadie	8 do 1888	259 43
Newcastle do do	Gillespie et Sadler	8 do 1888	419 49
Portland do do	R. P. et W. F. Starr	27 do 1888	30 44
St-Jean do do	do do	27 do 1888	3,183 61
St-Stephen do do	C. H. Clerke	8 do 1888	81 00
Sussex do do	R. P. et W. F. Starr	27 do 1888	221 57
Woodstock do do	C. H. Clerke	8 do 1888	255 17
do do Horloge pour la tour	E. Chanteloup	14 juin 1889	1,900 00
Québec.			
Aylmer, bur. de p.—App. de chauff. à circul. d'eau chaude	E. B. Butterworth	30 janv. 1889	659 00
do do Garnitures, ameublement, hangar	D. B. McDonald	13 mars 1889	2,300 00
Coaticook do App. de chauff. à circul. d'eau chaude	W. Clendinneng et Fils	28 fév. 1889	900 00
do do Garnitures	T. T. Shurtliff	7 mars 1889	1,100 00
Grosse-Ile, Quarantaine—Divers travaux	G. Beaucage	20 août 1888	1,500 00
Hull, bureau de poste—Fourniture du charbon	G. F. Thompson	8 do 1888	274 21
Joliette, édifice public—Egoût, appareil de chauffage et garnitures du bur. de poste	G. Beaucage	23 nov. 1888	3,359 50
do do Travaux addionnel pour l'égoût	do	11 janv. 1889	1,170 00

N° 1.—CONTRATS adjugés par le département des travaux publics, etc.—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*			$ cts.
Québec—Fin.			
Montréal, bureau de poste—Dégradat. et jointoiement au ciment à l'huile des joints de l'élév. de derr.	L. Cousineau	3 juill. 1888	1,000 00
do édifices publics—Fourniture du charbon	W. F. Torrance	22 août 1888	4,339 21
do bureau de poste—Alimentation électrique de 237 lampes	La Cie d'imp., *Gazette*	29 nov. 1888	par lamp. p.an 16 00
do do Enlèvement de la neige du toit durant l'hiver	L. Barré	14 déc. 1888	100 00
Québec, édifices publics—Fourniture du charbon	Madden et Ellis	4 sept. 1888	1,284 29
do hôpital de la marine—Bois de chauffage	Lawrence et Broomer	6 do 1888	1,650 00
Sorel, bureau de poste—Fourniture du charbon	T. Bellefeuille	8 août 1888	287 50
Saint-Jérôme do Appareil de chauffage	E. Chanteloup	2 avril 1889	1,200 00
do do Travaux additionnels	J. Fitzpatrick	17 mai 1889	1,109 10
do do Garnitures	do	15 juin 1889	1,125 00
Saint-Jean, édifice public—Fourniture du charbon	Bissett et Donaghy	8 août 1888	188 00
do do Eclairage élect. à incandesc.	C. F. Beauchemin et Cie	18 déc. 1888	p.an. 250 00
Saint-Vincent de Paul pénitencier—Bois de chauffage, épinette rouge, érable et merisier	Dufresne et Mongenais	3 janv. 1889	1,221 00
Trois-Rivières, édifices publics—Fourniture du charbon	Z. Marchand	8 août 1888	557 22
Ontario.			
Almonte, édifice public—Construction	R. Cameron	11 juin 1889	13,395 00
Amherstburg do Fourniture du charbon	J. G. Mullen	8 août 1888	243 25
Barrie do do	J. S. Johnston	8 do 1888	250 00
do do Eclairage élect. à incandesc.	Cie d'écl. élec. de Barrie	30 nov. 1888	p.an. 250 00
Belleville do Fourniture du charbon	La Cie Downey	8 août 1888	373 75
Berlin do do	Kloepper et Cie	8 do 1888	91 96
Brampton do Construction	Perry, Mason et McCulloch	23 oct. 1888	16,350 00
do do Substit. de brique pressée à la brique ordinaire pour les parements des murs extér.	do do	23 nov. 1888	500 00
Brantford do Fourniture du charbon	Thos. T. Elliott	8 août 1888	286 64
Brockville do do	Hugh McCullough	8 do 1888	261 00
Cayuga do Garnitures intérieures et portes de voûte	T. et R. Draper	3 déc. 1888	1,370 00
do do Appareil de chauffage à circulation d'eau chaude	A. Clark	13 do 1888	470 00
Chatham do Fourniture du charbon	T. Elliott	8 août 1888	235 65
Clifton do do	Coulson et Robinson	8 do 1888	220 00
Cornwall do do	Grant et Conroy	8 do 1888	256 00
Cobourg, bureau de la douane—Allonges et modificat.	Henderson et Hender'n	15 déc. 1888	8,825 00
Galt, édifices public—Fourniture du charbon	J. Malcolm	15 do 1888	179 33
Guananoque, douane—Fourniture du charbon	La Cie Rathbun	8 août 1888	192 00
do do et bureau de poste—Trottoir granolithique	R. Forsythe	30 do 1888	450 00
do bureau de poste—Nouvel égout	G. Wilson	21 do 1888	200 00
do édifices publics—Eclairage à incandescence	La Cie d'éclairage électrique de Guananoque	3 mai 1889	p. an. 235 00
Goderich, édifices publics—Construction	Tambling et Jones	12 nov. 1888	12,063 00
Guelph, bureau de poste—Appareil de chauffage à circulation d'eau chaude	J. Sim et Cie	24 do 1888	1,508 00
Hamilton, manège—App. de chauf. à circ. d'eau chaude	Adam Clark	12 sept 1888	3,163 00
do édifice public—Fourniture de charbon	Fils de Æ. Mackay	8 août 1888	954 00
do manège—Changer la position des serpentins des arsenaux	A. Clark	22 déc. 1888	270 00
Lindsay, édifice public—Construction	P. Navin	5 juill. 1888	16,497 00
do bureau de poste—Garnitures	do	11 fév. 1889	1,600 00
do édifice public—Appareil de chauffage	E. Woods	13 avril 1889	1,549 00
London do Fourniture du charbon	Bowman et Cie	8 août 1888	441 60
Napanee do Travaux additionnels	G. Newlands	18 nov. 1888	1,309 00
do do Appareil de chauffage	do	21 janv. 1889	2,000 00
do do Garnitures intérieures	do	25 do 1889	2,000 00
Orangeville do Fourniture du charbon	J. Morrison	8 août 1888	135 45

N° 1.—CONTRATS adjugés par le département des travaux publics, etc.—*Suite.*

Travaux.	Nom des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
TRAVAUX PUBLICS—*Fin.*			$ cts.
Ontario—Fin.			
Ottawa, station agronomique—Cuisines, hangars et clôtures des maisonnnettes nos 2 et 3	Tobin et O'Keefe	10 juill. 1888	460 00
do do Serres	Beaudet et Desjardins	30 do 1888	5,212 60
do do Lambrisser les pans et plafonner l'étable	W. Stuart	25 do 1888	297 00
do do Appareils de chauffage, musée, bureaux, serres et dépôts aux grains	Garth et Cie	15 oct. 1888	3,150 00
do do 1 maisonn. et 1 étable derrière la résid. du surint.	Tobin et O'Keefe	23 do 1888	2,750 00
do do Laboratoire, garnitures et ameublement	W. Stuart	2 nov. 1888	1,009 72
do do Eclairage du musée, du laboratoire et des bur.—Mach. à gas de la Cie de gas de Springfield	Garth et Cie	24 déc. 1888	600 00
do do Plomberie des laborat	W. Stuart	18 fév. 1889	355 00
do nouvel édifice des départements, exhibition des pêcheries, Imprimerie nationale, parc de la côte du Major—Fourniture de l'eau	Corporation de la cité d'Ottawa	11 avril 1889	p. ann 2,500 00
do bureau de l'imprimerie (autrefois occupé par McLean et Roger)—Réparations	Ls. Gratton	24 juill. 1888	146 85
do Imprimerie nationale—Substitut. de briquettes de bois, couleur terra cotta, aux briques ordinaires dans les plafonds en arc	J. E. Askwith	21 nov. 1888	1,725 00
do Imprimerie nationale—Substitution de planchers granolithiques dans la salle des presses et dans le soubassement, aux planchers en bois	do	30 janv. 1889	5,875 00
do Imprimerie nationale—Grand escalier	do	24 avril 1889	2,000 00
do do Deux ascens. pour le fret	do	10 do 1889	6,600 00
do do Garnitures pour la paperie dans le rez-de-chaussée	do	24 juin 1889	1,881 00
Pembroke, édifice public—Construction	Munro, Beatty et Grieve	21 juill. 1888	16,700 00
Peterborough, bureau de poste—Fourniture de l'eau	Cie d'eau, Peterborough	2 août 1888	p. an. 75 00
do édifice public—Fourniture du charbon	Cie de gas do	8 do 1888	148 43
Port-Hope do do	Brown et Hemming	8 do 1888	190 00
Prescott, édifice public—Construction	Ward, Cairns et Steel	7 nov. 1888	19,210 00
do do Exhaussement de l'appentis au niveau de l'édifice principal	do do	28 juin 1889	3,682 00
Stratford do Fourniture de charbon	T. Elliott	8 août 1888	302 85
Ste-Catherine do do	Eli Gasby	8 do 1888	151 88
do do do	H. O'Loughlin	8 do 1888	151 60
Saint-Thomas do do	E. A. Lewis	8 do 1888	364 00
Toronto, édifices publics do	S. Crane et Cie	8 do 1888	2,448 08
Trenton, édifice public—Augmenter la hauteur de la tour	W. Alford	6 nov. 1888	750 00
do do Appareil de chauffage	do	20 fév. 1889	1,950 00
do do Garnitures du bur. de poste—Changer les portes de la voûte	do	19 mars 1889	975 00
Windsor do Fourniture de charbon	J. et T. Hurley	8 août 1888	420 25
Manitoba.			
Brandon, édifice public—Construction	Jno. Hanbury	18 juin 1889	31,500 00
Montagne-de-pierre, pénitencier—Machines pour nouvelle buanderie à vapeur	Garth et Cie	25 juill. 1888	7,125 00
Montagne-de-pierre, pénitencier—Résidences pour les chapelains et le chirurgien	Tobin et O'Keefe	24 janv. 1889	16,500 00
Saint-Paul, édifices de l'école industrielle—Construction.	Madden et Bruce	13 mai 1889	18,955 00
Winnipeg, édifices publics—Fourniture de charbon	Cie de charbon et de transp., N.-O.	8 août 1888	1,702 50
do do do	Cie de charbon et de transp. de la Puiss.	8 do 1888	2,165 80

N° 1.—CONTRATS adjugés par le département des travaux publics, etc.—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*			$ cts.
Territoires du Nord-Ouest.			
Battleford—Casernes de la police à chev.—Réparations.	J. N. Pomerleau.....	6 oct. 1888	1,843 00
do Edifices do Réparat. à la boiserie..	Oliver et Schnieder....	9 do 1888	1,376 06
do do do Peinturage.....	D. Arcand.....	9 do 1888	402 00
Calgary—Casernes—4 fourneaux à air chaud.....	N. D. McDonald et Cie	26 sept. 1888	1,492 00
do Palais de justice—Construction.....	J. G. McCallum	8 nov. 1888	26,150 00
Fort Macleod—Etables pour la pol. à ch.—Construction.	Williams et Willoughby	2 do 1888	5,800 00
Indian Head—Edifices de a ferme expér.. do	I. R. Reilly.....	5 do 1888	18,780 00
do do Nouveau fourneau de Harris par Gurney.	J. W. Smith.....	3 mai 1889	495 00
Régina—Manége—Coustruction.....	J. Stewart.....	3 nov. 1888	23,500 00
do Maison du commissaire de la police à cheval—Nouveau fourneau de Harris..	J. W. Smith.....	6 do 1888	225 00
do Résidence du lieut.-gouverneur—Construction.	W. Henderson.....	19 mars 1889	26,950 00
do Edifices de l'école industrielle de "White Farm"—Construction	Williams et Willoughby	14 mai 1889	35,100 00
Colombie-Britannique.			
Kamloops—Edifices de l'école industrielle—Construction	J. D. Ross.....	4 juin 1889	8,450 00
Ile de Kuper— do do ..	W. Rockett.....	27 mai 1889	7,950 00
New-Westminster—Pénitencier—Résidence du préfet—Construction.....	Ackerman Frères.	23 avril 1889	9,938 00
HAVRES ET RIVIÈRES—DRAGAGE ET DRAGUEURS.			
Nouvelle-Ecosse.			
Arisaig—Prolongement et réparation de la jetée.....	S. O'Donoghue.....	7 mai 1889	4,750 00
Chéticamp—Quai—Construction.....	A. McKinnon.....	10 juin 1889	2,700 00
Digby—Constr. d'une salle d'att. et bureau sur la jetée..	E. Bates.....	16 mai 1889	315 00
Est, rivière de,—Sheet Harbour—Quai de délestage—Construction.....	S. D. Oakes.....	9 janv. 1889	1,775 00
Nouveau-Brunswick.			
Campbellton—Quai de délestage—Construction.....	Gibson et Odell	23 avril 1889	6,999 00
Edgett, débarcadère d' do do	Wallace et Derry.....	15 janv. 1889	4,386 00
Mizzonette, pointe—Débarc. public do	P. et F. Therrieau.....	19 fév. 1889	1,700 00
Saint-Louis—Quai—Construction	G. et J. Robertson	6 nov. 1888	1,800 00
Québec.			
Baie Saint-Paul—Cap-aux-Corbeaux—Encaissement....	Cimon et Tremblay	10 sept. 1888	4,994 00
New-Carlisle—Prolongement du quai.....	Heney et McDonald...	17 déc. 1888	6,499 00
Portage-du-Fort—Pont du village—2 couches de peint..	J. Coyne	6 avril 1889	0 14 la vge carrée
Ontario.			
Chatham—Crique de McGregor—Protection en pilotis..	Flook et Babcock.	27 déc. 1888	8,695 00
Kingston—Bassin de radoub—Construction.....	Bancroft, Connolly et Connolly	23 avril 1889	T. de la céd.
Ottawa, rivière—Reconstruction du pont suspendu.....	Rousseau et Mather....	15 nov. 1888	28,875 00
Penetanguishene—Travaux du havre.....	Porter et Reed.....	28 do 1888	18,000 00
Port-Arthur—Prolongement du brise-lames.....	Kirby et Stewart.....	30 oct. 1888	124,000 00
Rivière aux Puces—Palplanches.....	Odette, Lyons et McHugh	18 sept. 1888	1,987 00
Saut Sainte-Marie—Encaissement.....	Lefebvre et Parker....	29 oct. 1888	9,985 00
Toronto—Amélioration de l'entrée orientale du havre...	Murray et Cleveland ..	21 mai 1889	T. de la céd.

N° 1.—CONTRATS adjugés par le département des travaux publics, etc.—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
DRAGAGE ET MATÉRIEL DE DRAGAGE.			$ cts.
Provinces Maritimes—Construction de 3 chalans à déchargeoirs dans leurs part. centr. pr. les drag'rs des.	T. Robley	11 avril 1889	4,200 00
Provinces Maritimes—Construction de 2 chal. à décharg. dans leurs part. centr. pour le "New Dominion"	I. J. Olive	18 juin 1889	1,840 00
Montréal et Québec, chenal des vaisseaux entre—Fourniture de charbon pr. le matériel de dragage	H. Dobell et Cie et Carbray et Routh	18-27 avr. '88	Taux de céd.
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES ET SERVICE DES SIGNAUX.			
Manicouagan et Godbout, rivières—Sentier pour aller à cheval et 3 huttes pour les réparations entre	N. A. Comeau	25 août 1888	900 00
Margaree—Ligne de ceint. vers le nord-est—Construction	J. M. Smith	25 juin 1888	236 00
Nord-Ouest, territoires du—Fourniture de l'avoine pour les chevaux de 8 stations	A. Macdonald, R. J. Molloy et J. M. Campbell	13 sep. 1888	Taux de céd.
Nord-Ouest, territoires du—Renouvellement des poteaux de la ligne d'Humboldt à Qu'Appelle	E. Grundy	31 juill. 1888	do
Pelée, Ile, et la terre ferme—Mise en opération de la ligne entre	Cie de Téléphone Bell	31 jan. 1889	20% comm.
Victoria au Cap-Beale (*viâ* la Pointe Bonilla)—Construction de la ligne de	T. D. Conway	28 juin 1889	95 00 pr. mille stat.
Wolfe et Howe, câbles des îles—Construction des sections terrestres de cette ligne	North American Tel. Co	21 jan. 1889	1,000 00

F. X. R. SAUCIER.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 2 septembre 1889.

N° 2.—TABLEAU des propriétés achetées ou vendues par le département des travaux publics, durant l'année fiscale terminée le 30 juin 1889.

Date de l'achat.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description.	A quelle fin.	Superficie.	Prix.
						$ cts.
16 juillet 1888.	La corporation archiépiscopale C. R. de Québec.	Sa Majesté..	Site de l'ancien édifice du parlement, côte de la Montagne, Québec.....	Décharge de la rente const.	....	74,074 00
18 do 1888.	W. H. Plummer *et ux*...	do ..	Terrain et lot de grève, Saut Sainte-Marie..... ..	Quai.....	$\frac{77}{100}$ths d'un acre.	1 00
3 août 1888.	Sa Majesté	Ven. E. Gilpin.....	Edifices et terrains de l'ancien pénitencier d'Halifax.,	Inutile au département....	....	10,000 00
27 juillet 1888.	Mde Elizabeth Smart....	Sa Majesté..	Partie du lot cadastral, n° 253, Lachine, Qué.....	Site d'un édifice public....	100 pds. × 150 pds	2,000 00
15 août 1888.	John Clarke.....	do ..	Terrain à Brampton, Ont.....	do	48' 8" × 80' × 38' 8" × 80' 6" ...	4,000 00
7 juillet 1888.	Rév. P. Gladu, O. M. I. et la Cie du C. f. de Col. du lac Témiscamingue.	do ..	Quai et partie du lot 20, 2e rang, canton Duhamel...	Trav. des havres et rivières.	.....	3,000 00
20 août 1888.	Sa Majesté	Corporation la ville de Goderich.	Lot à l'ouest de la rue Beach et au sud du quai du havre	Compensation de réclamat.	5,670 pds. carrés.	Don spécial.
27 sept. 1888.	Helen H. Coates.....	Sa Majesté..	Terrain dans Almonte, Ont.....	Site d'un édifice public	72' × 81' × 108 ·75'	6,250 00
5 oct. 1888.	Ann McLaurin.....	do ..	Hypothèque sur le lot, coin des rues Metcalfe et Wellington, Ottawa.	Décharge d'hypothèque....	.....	4,000 00
28 août 1888.	Ed. Caron.....	do ..	Beauport, Québec, quai.....	Trav. des havres et rivières.	....	800 00
1er oct. 1888.	C. E. Dawson.....	do ..	Remorqueur "M. P. Davis".....	Dragage....	.....	2,000 00
23 juillet 1888.	P. Holt et W. Proudfoot.	do ..	Parties des lots 21, 22 et 23, bloc 59, Brandon, Man..	Site d'un édifice public	75' × 63'..... .	3,150 00
10 août 1888.	La Cie de terrain écoss. d'Ont. et du Manitoba.	do ..	do et le lot 24 do ..	do	... .	2,240 00
16 nov. 1888.	G. S. Brush.....	do ..	Remorqueur "Sensation"..	Dragage.....	.....	2,600 00
2 do 1888.	Vve. Adelina McKellar.	do ..	Lots 1, 2 et 3, Strathroy, Ont.....	Site d'un édifice public....	90 × 60'.....	2,400 00
30 do 1888.	J. Carruthers et corporation de la cité de Kingston.....	do ..	Deux lopins de terrain, Kingston, Ont.....	Bassin de rad. de Kingston	1er lopin, 127,661 pieds carrés... 2e lopin, 51,567¾ pieds carrés...	19,500 00 1 00
27 mars 1888.	L'hon. F. Clemow *et ux.* et J. Clarke *et ux*.....	do ..	½ est du lot n° 12, côté sud de la rue Queen, Ottawa..	Edifice de l'exhib. des pêch.	33' × 99'.....	1,500 00
27 oct. 1888.	L'hon. D. A. Smith et R. B. Angus.....	do ..	Parties des lots 6, 7, 8, 9 et 10, bloc 32, Vancouver, C.-B	Site d'un édifice public ...	9,750 pds. superf.	4,000 00
12 juillet 1888.	J. W. Peppett *et ux*.....	do ..	Bande de terre, coin des rues Main et Peppett, à Sydney-Nord, C.-B., N.-E.....	Pour agrandir le site de l'édifice public	675 pds. superf..	97 50

N° 2.—TABLEAU des propriétés achetées ou vendues par le département des travaux publics durant l'année fiscale terminée le 30 juin 1889—*Suite.*

Date de l'achat.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description of Property.	A quelle fin.	Superficie.	Prix.
						$ cts.
10 sept. 1888.	La cour d'Echiquier.....	Sa Majesté .	Partie N½ lot 8 et S½ lot 8, canton de Portland, comté d'Ottawa.....	Travaux de riv. du Lièvre..	.....	6,000 00
15 janv. 1889.	Kilbourn et Lymburner..	do ..	Parties du lot X du parc au N. de la rue Bury et A B C et parties de 1 et 2.....	Améliorations du havre d'Owen-Sound.....	.....	1,806 00
15 do 1889.	C. Paynter, jun., *et ux* ..	do ..	Lot n° 3 et ½ N. du lot n° 2.....	do ..	.....	561 00
15 do 1889.	J. C. Griffiths *et ux*.....	do ..	Lots 1, 2 et 3 et parties des lots 6 et 7 sub-divisions du lot VIII	do ..	.....	7,500 00
18 do 1889.	Goldie et McCulloch *et al.*	do ..	Partie de la partie S-E du lot 11, rue Ouest.....	do ..	.....	900 00
15 do 1889.	C. Paynter, sen. *et ux* ...	do ..	Lot 1 et ½ sud lot 2, au nord de la rue Paynter.....	do ..	.....	928 00
15 do 1839.	J. Corbet *et al*.....	do ..	Morceau de terre, partie E. du lot XI	do ..	.....	1 00
20 juin 1889.	J. Lemon.....	do ..	Lot 4, subdivision du lot VIII.....	do ..	.....	5,250 00
13 janv. 1889.	Mde D. Earl.....	do ..	Parties des lots 3 et 4, sub-division du lot IX.....	do ..	.....	100 00
15 do 1889.	Mde Creighton and Mde Earle.....	do ..	do 8 et 9 do VIII.....	do ..	.....	600 00
19 mars 1889.	O. Chalifoux.....	do ..	Lot 525 et partie du lot 524, Saint-Hyacinthe, Qué...	Site d'un édifice public	.....	6,500 00
20 do 1889.	Pickels et Mills	do ..	Lot, coin des rues Main et du C. F., Annapolis, N.-S.	do	482' $\frac{2}{10}$ × 47' $\frac{3}{10}$ × 50 pieds.	3,300 00
20 do 1889.	J. Buckler *et ux*.....	do ..	Morceau de terre, voisin du précédent.....	Pour agr. le site du s. édifice	15 pds de largeur	700 00
26 do 1889.	Mde veuve G. Pelletier..	do ..	Lots du cadastre 266 (un lopin) et 267 (deux lopins) à Fraserville, Québec	Site d'un édifice public	22,500 pds. sup..	3,500 00
.....	La Cie du c. f. et de col. du lac Témiscamingue.	do ..	Quai du Long Saut et morceau de terre qui s y rapporte.....	Trav. des havres et rivières.	Morceau de terre 50' × 100'.....	800 00

F. X. R. SAUCIER.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 2 septembre 1885.

N° 30—TABLEAU des propriétés affermées au, et par le département des travaux publics, durant l'année fiscale terminée le 30 juin 1889.

Date du bail.	Locateurs.	Locataires.	Propriété louée.	A quelle fin.	Durée du bail.	Rente payable.
						$ cts.
1er sept. 1888 ...	J. M. Cairns	Sa Majesté.....	Lot de ville n° 13, côté N. de la rue James, Prescott, Ont.....	Contrat du bur. de poste.	1 an.....	1 00 par an.
8 février 1889....	Sa Majesté.....	La Cie de Tél. de l'Amér. du N.	Ligne téléphonique de Bath et Amherst....	Mise en opér. de la ligne.	21 ans.....	1 00 do

F. X. R. SAUCIER.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 2 septembre 1889.

ANNEXE No 16.

LISTE DE QUELQUES-UNS DES ACTES PASSÉS

À LA

TROISIÈME SESSION DU SIXIÈME PARLEMENT DU CANADA,

PROROGÉ LE DEUXIÈME JOUR DE MAI 1889,

ET AYANT RAPPORT AU

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,

OU AUX OUVRAGES SOUS SON CONTRÔLE.

ANNEXE No 16.

Réf. n° 101,487.

LISTE de quelques-uns des actes passés à la troisième session du sixième parlement du Canada, prorogé le deuxième jour de mai 1889, et ayant rapport au département des travaux publics, ou aux ouvrages sous son contrôle.

Sujet.	Titre du Statut.	Chapitre.	Page du Statut.
Sommes accordées à Sa Majesté pour l'année fiscale se terminant le 30 juin 1890, et les fins pour lesquelles elles sont accordées.	Un acte pour accorder à Sa Majesté certaines sommes requises pour rencontrer certaines dépenses du service public, durant les années fiscales se terminant respectivement le 30 juin 1889, et le 30 juin 1890, et pour autres fins se rapportant au service public.	1	3
Décharge de la corporation de la ville de Cobourg (Route de Port-Hope et du lac au Riz).	Un acte pour la décharge de la corporation de la ville de Cobourg.	6	58
Expropriation des terrains.....	Un acte touchant l'expropriation des terrains.....	13	74
Collection des droits sur les glissoires et estacades.	Un acte se rapportant à la collection de certains droits qui y sont énumérés.	19	103

N.B.—Un ordre en conseil du 11 février 1889, définit ce que l'on doit entendre par le mot "jour" lorsqu'il s'agit de la conduite et du fonctionnement du bassin de radoub, à Esquimalt, C.-A.—page xcvii.

F. X. R. SAUCIER.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 9 septembre 1889.

ANNEXE No. 17.

GALERIE NATIONALE DES BEAUX-ARTS.

RAPPORT DU CURATEUR.

ANNEXE No. 17.

GALERIE NATIONALE DES BEAUX-ARTS.—RAPPORT DU CURATEUR.

N° de renvoi, 103,873.

GALERIE NATIONALE DES BEAUX-ARTS,
OTTAWA, 27 novembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport que les œuvres ci-dessous ont été ajoutées à la Galerie pendant l'exercice terminé le 30 juin 1889 :—

Aquarelle, par L. R. O'Brien, P.A.R.C., " Une forêt dans la Colombie-Britannique."

Aquarelle, par D. Fowler, A.R.C., " Un rôdeur dans les bois."

Peinture à l'huile, paysage, par Franklin Brownell.

Les peintures qui précèdent ont été achetées par le gouvernement.

Le livre des visiteurs démontre l'intérêt que porte le public à la Galerie des beaux-arts ; on constate que 14,241 visiteurs y ont inscrit leurs noms pendant l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
JOHN W. H. WATTS,
Curateur.

A. GOBEIL, écr.,
Secrétaire, ministère des Travaux publics,
Ottawa.

ANNEXE No. 18.

ADMINISTRATEURS

DU

DÉPARTEMENT.

ANNEXE

Membres, commissaires et commissaires-adjoints du bureau des travaux, ainsi que
tement des Travaux

Président, commissaires et ministres.			Commissaires-adjoints et sous-ministres.	
Noms.	De	A	Noms.	Date de la nomination.
Sous l'autor. de l'acte 4-5 Vic., chap. 38, corporation du bureau des travaux.				
L'hon. H. H. Killaly, président.....	.....	.....	.....	.....
D. Daly..... S. B. Harrison.. .. J. Davidson.. .... } Membres	29 déc. 1841	3 oct. 1844		
Nouveau bureau des travaux.				
L'hon. H. H. Killaly, président .... D. Daly.. ..... W. H. Draper .... W. Morris.. ..... D. B. Papineau.... } Membres..	5 oct. 1844	8 juin 1846		
Sous l'aut. de l'acte 9 Vic., chap. 37, etc.				
L'hon. W. B. Robinson, commissaire en chef.	4 juillet 1846	10 mars 1848	L'hon. Chas. Eus. Casgrain, commissaire-adjoint.....	1er août 1846
E. P. Taché do ..	11 mars 1848	26 nov. 1849	L'hon. M. Cameron, commiss.-adjoint ..	11 mars 1848
J. Chabot do ..	15 déc. 1849	31 mars 1850	Jno. Westenhall, commissaire-adjoint...	2 fév. 1850
W. H. Merritt do ..	20 avril 1850	11 fév. 1851	L'hon. Jos. Bourret, commiss.-adjoint ..	20 avril 1850
J. Bourret do ..	15 fév. 1851	27 oct. 1851	L'hon. H. H. Killaly, commiss.-adjoint ..	15 fév. 1851
John Young do ..	28 oct. 1851	22 sept. 1852		
J. Chabot do ..	23 sept. 1852	26 janv. 1855	.....	.....
F. Lemieux do ..	27 janv. 1855	25 nov. 1857		
C. Alleyn do ..	28 nov. 1857	1er août 1858		
L. H. Holton do ..	2 août 1858	6 do 1858		
L. V. Sicotte do ..	6 do 1858	10 janv. 1859	Samuel Keefer, commissaire-adjoint...	6 mai 1859
John Rose do ..	15 janv. 1859	12 juin 1861		
Jos. Cauchon, Commissaire ...	15 juin 1861	23 mai 1862		
U. J. Tessier do ..	24 mai 1862	27 do 1863		
L. T. Drummond do ..	28 do 1863	23 juill. 1863		
M. Laframboise do ..	23 juill. 1863	29 mars 1864	Toussaint Trudeau, commiss.-adjoint ..	15 mars 1864
J. C. Chapais do ..	30 mars 1864	30 juin 1867		
Sous l'autor. de l'acte 31 Vic., chap. 12.				
L'hon. Wm. McDougall, ministre...	1er juill. 1867	— oct. 1869	Toussaint Trudeau, sous-ministre.....	— mai 1868
L'hon. H. L. Langevin, C.B. do ...	8 déc. 1869	5 nov. 1873		
L'hon. Alexander Mackenzie do ...	7 nov. 1873	16 oct. 1878		
Sir Charles Tupper, C.B., C.C.M.G., ministre.....	17 oct. 1878	20 mai 1879		
Sir Hector L. Langevin, C.B., C.C.M.G., ministre	20 mai 1879	.....	G. F. Baillairgé, sous-ministre.....	4 oct. 1879

F. N. Gisborne, Surintendant Général du Service Télégraphique de l'Etat, nommé le 1er mai 1879.

No 18.

les ministres, sous-ministres, secrétaires, ingénieurs et architectes en chef du départ-
publics, de 1841 à 1889.

Secrétaires.		Ingénieurs en chef.		Architectes en chef.	
Noms.	Date de la nomination.	Noms.	Date de la nomination.	Noms.	Date de la nomination.
Thomas A. Begly...	17 août 1841	Samuel Keefer....	17 août 1841	F. P. Rubidge, architecte et sous-ingénieur	15 déc. 1841
Thomas A. Begly, en vertu de l'acte créant le département des Travaux publics.....	25 sept. 1847				
.....	.....	John Page	31 oct. 1853		
Toussaint Trudeau..	13 déc. 1859				
Frederick Braun....	8 mars 1864				
.....	.....	G. F. Baillairgé, sous-ingénieur en chef...	5 juill. 1871	Thos. S. Scott....	7 fév. 1872
S. Chapleau	4 oct. 1879	H. F. Perley.....	25 nov. 1880	Thos. Fuller	31 oct. 1881
F. H. Ennis..	4 nov. 1880				
A. Gobeil.....	23 janv. 1885				

ANNEXE No 19.

RECORD REVISÉ,

INGÉNIEURS ET LEURS ASSISTANTS EMPLOYÉS

SUR LES

TRAVAUX PUBLICS

DU

CANADA,

1779 à 1890.

N.B.—Ce record ne contient pas les noms des ingénieurs sur les chemins de fer de l'État.

On publiera dans un rapport ultérieur un record alphabétique des ouvrages les plus importants, et des ingénieurs qui en ont dressé les plans, devis, etc., ou présidé à leur construction.

G. F. BAILLAIRGÉ,
D.-M. T. P.

OTTAWA, décembre 1889.

ANNEXE No 19.

INGÉNIEURS

Employés sur les travaux publics de 1779 à 1890, suivant les informations obtenues, à part les ingénieurs de chemins de fer.

Ingénieurs.	Travaux.	Date de service, etc.
Allison, J. C	Ingénieur-asst., havres, Provinces Maritimes	Octobre 1883-88.
	Ing. résid. à Saint-Jean, N.-B.—Travaux et arpentages, comtés de Kings, Annapolis, Digby, Yarmouth, Shelburne, Queens, Lunenburg, Nouvelle-Ecosse	Juillet 1889-90.
Anderson, W. P	Ingénieur en chef, marine et pêcheries	23 octobre 1874-89.
	Membre Société Canadienne des Ingénieurs Civils.	20 janvier 1887.
Armstrong, capitaine Charles Logie	Lac Saint-Pierre, dragage, etc	1857-67.
Arnoldi, John Roger	Ingénieur mécanicien en chef	6 décembre 1859.
	Surintendant des dragueurs et du dragage, Ontario et Québec	1880-89.
	Ingénieur mécanicien, édifices publics, Ottawa, etc	7 juillet 1883-89.
	Membre Société Canadienne des Ingénieurs Civils.	25 juin 1887.
Asterbrooks, capitaine	Ingénieur de l'artillerie royale, première tentative pour la pose d'un câble à l'usage du pont suspendu, Ottawa	1826.
Atherton, Charles	Dragage, lac Saint-Pierre, directeur des explorations et recherches	1842-43.
	Devis pour les dragueurs, etc	9 septembre 1842.
Austin, G. F	Brise-lames, Ile Chantry, lac Huron, etc	1875-82.
	Explorations des havres, Provinces Maritimes	1883-84.
	Exp. du site du pont sur la riv. Ottawa, au Port.-du-Fort, etc.	1885-86.
Aylmer, J. A	Agrandissement du canal Lachine, corps des ingénieurs	Juillet 1873-79.
	Ecluse de Sainte-Anne agrandie de	do 1880-81.
	Ingénieur résidant, construction des écluses et canaux nouveaux pour la navigation de la rivière Trent	Juin 1882-88.
	Membre Société Canadienne des Ingénieurs Civils.	20 janvier 1887.
Baddeley, capitaine, I.R.	Commissaire avec l'hon. John Macaulay, arpenteur général, et John S. Cartwright, suivant un acte du parlement du Haut-Canada, pour se renseigner au sujet d'une route navigable entre Ottawa et le lac Huron. Ils adressèrent leur rapport avec celui de David Taylor, David Thompson et William Hopkins, qu'ils employèrent pour l'examen de la route, à sir George Arthur. *Voir* rapports subséquents sur les tracés par Walter Shanly et James Stewart en 1857-58, et par Thomas C. Clarke, 1859-60. *Voir* annexe 30, pages 837 à 847, par G. F. Baillairgé, dans le rapport général des travaux publics, 1867-82.	4 mars 1837.
Baillairgé, Charles	Architecte et ingénieur, travaux publics, Québec et Ottawa.	1860-63.
	Rapport sur la nouvelle prison, Québec	11 février 1863.
	Architecte conjoint, édifices du parlement, Ottawa	1863-65.
	Ingénieur de la cité, Québec	6 octobre 1866-90.
	Nouveau traité de stéréométrie. Première médaille de la Société des arts et manufactures de Paris, et treize autres médailles par la Russie, l'Espagne, l'Italie, etc., de 1874 à 1884	15 mars 1874.

INGÉNIEURS sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Date de service, etc.
Baillairgé, Charles	Bassins Princesse Louise, etc., Québec—Plans soumis, etc.	1874-76.
	Ingénieur inspect., ch. de fer de la Rive Nord entre Québec et Montréal, et embranch. des Piles, riv. St-Maurice	1875-81.
	Agrégé, société royale du Canada	7 mars 1882.
	Membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils	24 février 1887.
	Ingénieur inspecteur, chemin de fer Québec et Saint-Jean, pour la corporation municipale de Québec	1883-89.
	Membre de la Société des sciences, arts et manufactures de Londres, Angleterre	Décembre 1886.
	Membre de l'Académie des Palmiers, France	12 mai 1889.
Baillairgé, George Fred.	Canaux, havres et routes, provinces de Québec et Ontario	22 septembre 1844.
	Rédaction, premier rapport général des travaux publics avec James Stewart, I.C.	Jusqu'à 1849.
	Tracé des premières glissoires construites sur la rivière Saint-Maurice, aux chutes de la Grand'-Mère et à Shawenegan.	Sept., oct. 1852.
	Explorat.—Jetées en bas de Québec, riv. L'Assomption, etc,	1846-1853.
	Ing. résidant, canaux de la Jonction et de Williamsburgh.	1853-1856.
	Relèvements et plans des pouvoirs d'eau aux Cascades, Split-Rock, Cèdres, et Côteau-du-Lac, avec estimations	1857.
	Explorat. et réclamat., canaux Chambly et Beauharnois	1849-1864.
	Chemins du Saguenay, de la Métapédiac, de Gaspé et de Témiscouata, etc	1858 à 1866.
	Rédaction du second rapport général des travaux publics	1er juillet 1867.
	Déversoirs, etc., canaux de Cornwall et de Beauharnois	1856-1870.
	Sondage du chenal du Saint-Laurent, de Québec à Montréal.	1868-1869.
	Canal de la Baie-Verte, route prop. et projet de construct.	Août 1870-73.
	Tracé et devis, écluses des lacs Muskoka et Rousseau	Juin, juillet 1866.
	Glissoires et barrages, riv. Saguenay, St-Maurice et Trent.	1863-78.
	Assistant-ingénieur en chef, travaux publics, Canada	5 juillet 1871-79.
	Tracé et devis Can. projeté des Cèdres et rel. du St-Laurent.	1872-78, 1875-76.
	Ecluse du Fort Frances, Lac-à-la-Pluie ; étude préliminaire des nouveaux bassins du havre de Québec	1875-76.
	Ing.-surintend. des canaux de la province de Québec	22 juin 1877-79.
	Député-ministre des travaux publics du Canada	4 octobre 1879-90.
	Rédaction du troisième rapport général des travaux publics.	1867-82.
	Nouvelle carte du Canada, indiquant ses ressources, climat, etc., etc., et les découvertes dans la région polaire, jusqu'à	1890.
	Recueils classifiés des devis des travaux publics du Canada, principalement	De 1841 à 1890.
	Membre du Conseil, Société Canadienne des Ing. Civils	1889-90.
Baird, N. H	Membre de l'Institut des ing.-mécan. et civils d'Angleterre.	1831.
	Canal Murray projeté, lac Ontario	1833.
	Rapport sur le canal Beauharnois projeté	1835.
	do sur le projet de navigation de la rivière Trent	1833-36.
	Ecluses 134 x 33 pieds ; 5 pds, d'eau sur les buscs. Travaux commencés en 1837 ; en grande partie terminés en 1844.	
	do sur l'agrandissement du canal Welland	1837.
	Travaux commencés le 30 nov. 1824. Canal ouvert le 30 nov. 1829. Ecluses originales en bois 110 x 22 pieds avec 7½ pieds d'eau sur les buscs.	
	Rapports sur les ponts et chaussés, Cantons de l'Est, P.Q.	1846-47-48.
	Mort en août 1849, à Brattleboro, Vermont.	
Barclay, E. J	Corps des Ingénieurs, agrandissement du canal Saint-Pierre, Cap-Breton	1875-81.
Barrett, Alfred	Rapport sur la navigat. intérieure entre les lacs St-François et Ontario, aussi sur le canal projeté de Rapide-Plat	1830.
	Rapport sur la navigation de la Grande-Rivière, Ont.	7 octobre 1843.
	Premier agrandissement du canal Lachine ; écluse et barrage de Saint-Ours, etc	1841.
	Explorations, riv. St-Charles et ponts sur la riv. Ottawa à Vaudreuil, etc. Mort, 18 juillet 1849, à Montréal	1843-48.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Date de service, etc.
Barry, P. J. S.	Corps des ingénieurs royaux.	
	Rapport et estimation, canal projeté de Saint-Pierre, Cap-Breton, N.-E.	31 août 1853.
	Canal commencé par le gouvernement de la Nouv.-Ecosse.	1854.
	do complété par le gouvernement fédéral	5 août 1869.
	Ce canal est entre le "Lac du Grand Bras d'Or," et la baie de Saint-Pierre sur l'Atlantique.	
	Il a 2,400 pieds de long et une écluse à marées, de 200 × 49½ × 18 pieds d'eau sur les seuils de l'écluse qui est munie de 4 portes.	
	Il fut agrandi par le gouvernement fédéral, 1875 au	30 avril 1881.
	Coût de construction $156,523 32, au	30 juin 1867.
	Coût d'achèvement et d'agrandis. 496,797 80, au	30 juin 1882.
	Total $653,321 12	
	(*Voir* rapport général, trav. public, 1867-82.)	
Bayfield, Amiral Henry W., Mar. Royale	En charge de l'exploration du fleuve et du golfe Saint-Laurent, pour l'amirauté	1817-60.
	Rapports au sujet du creus. du chenal dans le lac St-Pierre	1831-35-46.
Beaudry, J. A. U.	Corps des ing., travaux publics, relevés de havres, P.Q.	1883.
	Membre Société Canadienne des Ingénieurs Civils	20 janv. 1887.
Bélanger, Ernest	Ing.-asst. Relevés de havres, P.Q.	1884-87.
Belcher, A. J.	do Nouveaux canaux de la rivière Trent	1882-88.
Belcher, Thos. Deaves	Ing. surintend. des canaux, écluses, glissoires, barrages et estacades sur la rivière Trent, de Trenton, lac Ontario, au lac Scugog	Juillet 1873 à 1884.
Bell, Andrew	Nouveau canal de Carillon, sur la rive nord, et nouvelle glissoire sur la rive sud de la rivière Ottawa, et barrage de cette rivière, ingénieur résidant	Juin 1870 à nov. 1885.
	Exerçant sa profession à Arnprior, etc.	1885-1889.
Bell, capt.	Surintendant du dragage du grand chenal du lac St-Pierre. Mort, automne de 1856.	1852-56.
Bellingham, A.	Ass. ing. résidant, canal Lachine, 3ème agrandissement, division supérieure. Quitta le service 1er octobre 1878.	1873 à 1878.
Bender, E. P.	Corps des ingénieurs, travaux publics, havres, province de Québec, etc.	1880 à 1887.
Bennett, William	Ing. résidant. Bassin de carénage d'Esquimalt, Ile Vancouver, Colombie-Britannique	1er septembre 1883 à janv. 1888.
	Membre Société Canadienne des Ingénieurs Civils	24 février 1887.
Berlinguet, Thos.	Premier service pendant l'examen préliminaire du site des bassins de la Princesse Louise à Québec	1875-76.
	Relevé, havre des Trois-Rivières, etc., P.Q.	1881-82.
	Assistant, relevé hydrographique de la Pointe-aux-Trembles au Cap Charles	Juillet 1883.
	Ingénieur résidant, travaux du Saint-Maurice, et ingénieur de la commission du havre des Trois-Rivières, etc.	1884-89.
	Ingénieur résidant, écluse et barrage, rivière Yamaska et divers travaux à Sorel, et sur les rivières Saint-François et Nicolet, etc.	1888-90.
	Membre Société Canadienne des Ingénieurs Civils	24 février 1887.
Bertrand, Joseph Têtu	Corps des ingénieurs, travaux publics à Ottawa et relevés de havres, etc.	1884-89.
	Etudiant, Société Canadienne des Ingénieurs Civils	20 janv. 1887.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Date de service, etc.
Bertrand, L. N.....	Corps des ingénieurs, travaux publics, explorations, Québec et Ontario.....	1884.
Boivin, Elzéar.....	Relevé de havres, côté S.-O. du lac Saint-Jean, P.Q.....	1889.
Bolton, Major D., I. R..	Description du barrage à Long Island sur le canal Rideau, construit en 1836.....	1839.
Boswell, St. G.....	Corps des ingénieurs, bassin de radoub à Lévis, et bassins de la Princesse Louise à Québec.....	1876-88.
	Membre du Conseil, Société Canadienne des Ing. Civils....	1889.
	Ingénieur résidant, travaux du havre de Québec.....	1889.
Boulay, Philéas.....	Corps des ingénieurs, canaux, etc.....	15 mars 1870-71.
	Assistant, tracé du canal des Cèdres.....	1872-76.
	Agrandissement du canal Lachine.....	1877-80.
	A Ottawa, département des chemins de fer et canaux, etc..	1880-89.
Boyd, John Edward	Ingénieur résidant, chemin de fer Européen et Nord-Américain, par le gouvernement du Nouveau-Brunswick...	1856-60.
	Ingénieur en chef et surintendant général du chemin de fer E. et N.-A.....	Déc. 1860-67.
	Ing. assistant. Département des travaux publics, Ottawa.	1er sept. 1867-71.
	Ingénieur en chef, chemin de fer du gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard.....	10 mai 1871-75.
	Ingénieur résidant, chemin de fer du Nord, gouvernement de la province de Québec.....	1876 et 1879.
	Ing. en charge, Travaux, Provinces Maritimes.....	Mai 1880 à juin 1881.
	Corps des ingénieurs à Ottawa.....	1881-83.
	Ing. rés. Bassin de la Princesse Louise à Québec et bassin de radoub à Lévis, pour le dép. des travaux publics....	Sept. 1883 à nov. 1887.
	Décès à Québec et sépulture à Ottawa, nov. 1887.	
Breen, Thomas.....	Corps des ingénieurs. Travaux publics, havres, etc., province de Québec.....	1882-89.
	Membre Société Canadienne des Ingénieurs Civils	25 juin 1887.
Brophy, G. Patrick.....	Corps des ingénieurs des travaux publics.....	Juillet 1867.
	Asst. du surintendant des glissoires et estacades, Ottawa..	6 juillet 1873.
	Surintendant do do ..	22 juillet 1875-89.
	J. B. Brophy a été surintendant du 1er juillet 1879 à 1880.....	
Brophy, John Byrne	Assistant de l'ingénieur surintendant des glissoires et estacades, Ottawa.....	1er janv. 1876.
	Ingénieur surintendant des glissoires et estacades, Ottawa.	1er juillet 1879.
	Ing. résidant. Division du chemin de fer C.A. et C.P.C..	1er avril 1880.
	Ing. de division, chemin de fer Cap-Breton.....	28 juin 1886.
Brotherton, A. S.....	Corps des ingénieurs. Travaux publics, relevé des havres, etc., en bas de Québec.....	1881-82.
Browne, Edward.....	Rapport sur les eaux intérieures du district de Newcastle..	18 février 1858.
Brown, Gustavus A.....	Ing. assistant. Travaux publics, Provinces Maritimes...	1er juillet 1872-88.
	Ingénieur résidant, Saint-Jean, N.-B. Travaux publics et arpentages, Ile du Prince-Edouard et les comtés de Cumberland, Colchester, Hants, Halifax, Nouvelle-Ecosse.....	Juillet 1889-90.
Bruyères, capt., I.R.....	Rapport sur la réclamation, relativement au canal du Saut-Ste-Marie, construit sur le territoire canadien, avant 1802, par McTavish, Frobisher et Cie pour la Compagnie de pelleterie du Nord-Ouest.....	Antérieur au 23 déc. 1803.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canda—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Date de service, etc.
Bruyères, capt., I.R	Cette réclamation fut faite par Forsyth, Richardson et Cie, et par Parker, Gerrard, Ogilvie et Cie, de Montréal, 15 avril 1802, et par John Mure, de Québec, 17 avril 1802.	
	Rapport sur le progrès de la construction du nouveau canal des Cascades, pour remplacer les deux premiers canaux construits sur la même péninsule de 1779 à 1783.....	16 janvier 1805.
	Voir rapport de Douglas Brymner, archives du Canada, Ottawa	1886.
	Voir By, Clarke, Donatti, Finlay, Mann, King et Twiss, dans ce qui suit.	
Burnett, Thomas.....	Ingénieur anglais ; fit le tracé et les plans du canal Lachine	Printemps de 1820.
	Canal commencé le 17 juillet 1821.	
	do ouvert en août 1824.	
	Profondeur, 4¼ pieds sur les buscs.	
	Ecluses en pierre, 100 x 20 pieds.	
Burwell.....	Relevé du havre de Goderich	1827.
By, lieut.-col., I.R.....	Rap. s. l. can. des Cascades, des rap. du Moulin et Split-Rock	24 avril 1805.
	Ingénieur du canal Rideau, Bytown (Ottawa) à Kingston lac Ontario	Sept. 1826.
	Canal Rideau commencé	21 sept. 1826.
	Rapport sur les canaux et défenses du Canada.....	1826.
	do le canal Rideau	6 juillet 1827.
	Le premier vapeur le "Plumper" passa dans le canal Rideau	29 mai 1832.
	Canal Rideau complété.....	Août 1832.
	Canal 126¼ milles de long avec 47 écluses de 134 x 33 pieds, et 5 pieds d'eau sur les seuils des écluses	
	Ascension totale de l'Ottawa au lac Rideau d'en haut, 292 pieds 3 pouces.	
	Descente totale du lac Rideau d'en haut à Kingston, 165 pieds 4 pouces.	
	Rivière Ottawa, au-dessous du lac Ontario, suivant les ingénieurs royaux, 126 pieds 11 pouces.	
	Rivière Ottawa, au-dessus de l'Océan, 110 pieds.	
	Coût total du canal Rideau, suivant les records des ingénieurs royaux comprenant l'achat du terrain et les salaires des fonctionn., $3,911,701.47	
	Le canal Rideau a été sous la régie des ingénieurs royaux jusqu'à ce qu'il a été transféré par le gouvernement impérial au gouvernement du Canada, savoir :—	
	Major Bolton, lieut.-col. Thompson, lieut.-col. Ford, lieut.-col Chater et M. Harvey.....	1832 à 1857.
	La régie des canaux de l'Ottawa et du Rideau, a été transférée au département des travaux publics par un ordre du conseil.....	3 mars 1857.
	J. S. Killaly, 1er ingénieur surintendant nommé par le gouvernement du Canada.....	1857 à 1858.
	J. D. Slater, deuxième ingénieur surintendant nommé par le gouvernement du Canada.....	Oct. 1858 à oct. 1872.
	F. A. Wise, troisième ingénieur surintendant nommé par le gouvernement du Canada.....	Oct. 1872-1890.
Carroll, Cyrus.....	Corps des ingénieurs des travaux publics, havres, Ontario..	1884-86.
Cartwright, John S., I.R.	Commissaire avec l'hon. John Macaulay, arpenteur général du Haut-Canada, et le capt. Baddeley, I.R., pour étudier le projet de navigation entre l'Ottawa et le lac Huron	1837.
	Voir Baddeley, Hawkins, Macauley, Taylor, Thompson, suivant un acte du parlement du Haut-Canada du 4 mars 1837.	
	Voir app. 30, pp. 837 à 847, par G. F. B., rapport des travaux publics, 1867-82.	

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Date de service, etc.
Casey, W. R.	Sous-ingénieur sur le chemin de fer Germantown et Philadelphie, et sur l'aqueduc Crofton et New-York	Avant 1834.
	Assistant ingénieur sur le ch. de fer Long Island, N.-Y.	do
	do le canal Chambly	1834.
	Ing. en chef du ch. de fer Laprairie à Saint-Jean, depuis son commencement jusqu'à son achèvement	1834-36.
	Ce ch. à voie étroite, est le premier qui a été const. en Canada ; les lisses étaient en fer plat, et les chars à passagers étaient comme ceux que l'on voit aujourd'dui, mais moins longs et plus étroits	
	Fit plusieurs explorations, en qualité d'assistant ingénieur et d'ingénieur en chef dans diverses parties du Haut et du Bas-Canada, et dans plusieurs des Etats Unis	Avant 1842.
	Route proposée du canal des Cèdres, rive nord du Saint-Laurent. Plan, profil et estimation	1842.
Chaloner, Charles E.	Travaux publics, explorations, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest	1882-83.
	Assistant de R. Steckel, nivellement géodésique du Saint-Laurent, entre Montréal et Québec, et de la rivière Richelieu, etc	1884-89.
	Membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils	24 février 1887.
Champion, A. J	Corps des ingénieurs, travaux publics, provinces maritimes.	1873-74.
Charbonneau, Maxime	Corps des ingénieurs, Manitoba Territoires du Nord-Ouest, rivière Saskatchewan, branche nord	1885-86.
	Mort février 1887.	
Chater, lieut.-col	Ingénieur royal, succéda au lieut.-col. Ford, I.R., en qualité d'ingénieur surintendant du canal Rideau sous le gouvernement impérial.	
Cimon, Simon	Corps des ingénieurs, travaux publics, havres, Québec	1881-87.
	Résigné le 11 août 1887. Elu député de Charlevoix pour la Chambre des Communes le 28 septembre 1887.	
	Membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils	20 janvier 1887.
Clark, C	Corps des ingénienrs, nouveaux canaux de la rivière Trent.	1882 à 1886.
Clarke, Isaac Winslow	Sous-commissaire général. Surintendant, canaux militaires des Cascades, "Split-Rock," et du Côteau-du-Lac	1809-22.
	Décédé, 7 juillet 1822.	
	Voir colonel Gother Mann et lieut-colonel John By, etc., et le rapport sur les travaux publics en général, en 1867, pour détails. Ces canaux n'ont pas été construits sous la domination Française comme la tradition le rapportait alors.	
Clarke, Thomas C	Navigation de la rivière Ottawa jusq. lac Huron, explorat.	1859.
	Rapport sur la canalisation projetée pour les vaisseaux	2 janvier 1860.
Cliff, John	Surintendant des travaux du havre de Montréal	1832 à 45.
Clowes, Samuel	Canal Rideau, travaux proposés	1823.
	Canal Welland do	1824.
	Rapport général avec estimations des canaux des Galops, du Rapide Plat, de la Pointe à Farran et de Cornwall	1826.
Cole, capt., I.R	Ingénieur consultant, construction du canal Cornwall	1833.
	Canal commencé en 1835, ouvert en décembre 1842, et terminé en juin 1843.	
Cole, major P., I.R	Rapport sur les causes des inondations à Montréal	29 juin 1841.
Conway, John	Corps des ingénieurs, agrandissement du canal Lachine	1871-83.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Date de service, etc.
Conway, John	Asst.-ing., Bassin Saint-Gabriel, canal Lachine	1883-86.
	Ingénieur. Appareil d'éclairage électrique, canal Lachine, Montréal	1886-89.
Cornell, J	Corps des ingénieurs, travaux publics, agrandissement du canal Lachine, Montréal	1843-47.
Coste, Louis	Corps des ingénieurs, travaux publics, hâvres, etc., prov. Ont. et Québec	1884-89.
	Membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils	20 jan. 1887.
Coutlée, Chas. R. F	Gradué à l'école royale militaire, Kingston, Ontario	Juin 1886.
	Corps des ing. Chemin de fer Canadien du Pacifique	Oct. 1886, à fév. 1887.
	do Ch. de fer International. Ligne courte du ch. de fer C. du P. entre Montréal et la frontière et de là en traversant l'Etat du Maine jusq. Nouv.-Brunsw.	Mai 1887; à oct. 1888.
	Etudiant, Société Canadienne des Ingénieurs Civils	22 mars 1888.
	Corps des ing. Canal projeté entre les lacs Saint-François et Saint-Louis	1er mai 1889-90.
Crawford, William	Tracé. Agrandissement projeté du canal Beauharnois	1872 à 1876.
	Asst.-ing., approfondissement à 14 pieds, canal Welland	1er juin 1886, au 1er août 1887.
	Ing. rés., canal Saut-Sainte-Marie, Canada. Première exploration en 1852, sous S. Keefer, ingénieur en chef des travaux publics.	Août 1887-88.
	Membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils	20 jan. 1887.
Crawley, capt. H. O., I. R.	Rapports sur le canal projeté de la Baie-Verte, entre la Baie de Fundy et le golfe Saint-Laurent	19 jan. 1843, et 14 et 19 mars 1843.
Cunningham, Granville C	Ing. rés., chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard; asst. ing. en charge des havres, etc., Ile du Prince-Edouard, pour les travaux publics	Avril 1875 à 1878.
	Membre du conseil de la Société Can. des Ingénieurs Civils	1889.
Curran, Veysie	Asst. ing. rés., division sud, agrandissement du canal Welland	Nov. 1873, au 1er jan. 1889.
	Asst. ing- résid., canal Saut-Sainte-Marie, Canada	1er mars 1889.
D'Amours, J. W	Corps des ing., travaux publics, Colombie-Britannique, Victoria, etc. Explorations à l'embouchure de la rivière Fraser, Colombie-Britannique	1885.
Dawson, Simon J	Glissoires et estacades, sur la rivière Saint-Maurice	1852-57.
	Commença l'explor. de la route du lac Supérieur à Fort-Garry	1857.
	Commencement des travaux	1867.
	Passage du col. Wolseley et des troupes	1870.
	Route praticable pour les immigrants	1871.
Déniel, Emile	Agrandissement du canal Grenville	Sept. '72, à oct. '80.
	Canal de Panama, Amérique Centrale	Janv., févr., mars, 1888.
	Membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils	20 jan. 1887
	Prem. asst. de Thos Monro. Examen des projets de canalisation entre les lacs Saint-François et Saint-Louis	1889.
Denison, lieut. W., I. R.	Description des barrages, écluses, etc., du canal Rideau et des ponts sur l'Ottawa	1839.
Dérome, J. B	Jetées, etc., prov. de Québec, dép. des travaux publics	10 juillet 1864.
Derbishire, Stewart	Corps des ingénieurs. Havres et routes	1873-77.
Desbarats, G. J	Nouveau canal de Carillon, glissoire et barrage, riv. Ottawa	Août 1879.
	Au département des chemins de fer et canaux, Ottawa	Jan., 1885-89.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Date de service, etc.
Des Brisay, L. P. W....	Corps des ing., travaux publics, pont sur la rivière de l'Arc à Calgary	18 mars 1887 au 30 avril 1888.
Desjardins, C.	Explor. chenal des vaisseaux, entre Saint-Roch et l'Ile-aux-Coudres	1881.
Dickinson, John	Commissaire pour s'enquérir des causes des inondations entre Montréal et Québec	4 oct. 1873.
Dickinson, Jos. E., M.A., Trinity College, Dublin	Assistant ingénieur, division nord, 2e agrandissement du canal Welland Décédé en Europe.	15 juillet 1874, au 30 déc. 1879.
Donatti, L.	Assistant sous-commissaire général. Surintendant. Canaux militaires des Cascades, Split-Rock et Côteau-du-Lac. Pour détails, *voir* Bruyères, By, Clarke, Mann, Twiss, etc.	Juillet 1820.
Doré, J. E.	Corps des ingénieurs, canaux, etc., P. Q. Chaussée de Saint-Zotique et mur d'endiguement sur la rive nord du lac Saint-François Quitta le service	1884-86. 1884-85. 1er jan. 1886.
Douglas, R. C.	Corps des ingénieurs, canaux, etc., Ottawa	Juillet 1872-89.
Drummond, —, I.R.	Ing. surint., premier pont suspendu, Ottawa	1826.
Duberger, C. C.	Asst. ing. Travaux publics, havres, rive nord Saint-Laurent en bas de Québec	1881.
Duchesneau, A.	Corps des ingénieurs. Agrandissement du canal Lachine, etc., division de Montréal Bureau de l'ingénieur surintendant, Montréal	Juillet 1872-81. Nov., 1881-89.
Dumais, Horace	Explorations de havres, lac Saint-Jean	1889.
Duvernet, lieut.-col. Henry	Ingénieur du "Royal Staff Corps," gouvernement impérial Ingénieur surintendant, construction du canal Grenville, sous le gouvernement impérial Rapport sur le canal Grenville Rapport.—Canaux Chute à Blondeau et Carillon Canal Grenville Les canaux Grenville, Chute à Blondeau et Carillon sur la rive nord de l'Ottawa, furent tracés et construits pour le gouvernement impérial par les ingénieurs du "Royal Staff Corps." Les records concernant ces canaux étaient dans le bureau de l'Ordonnance à Montréal, où ils furent détruits par un incendie en 1852. Suivant les renseignements, le "Grenville" fut achevé en 1829, "Chute à Blondeau," en 1832, et "Carillon", en 1833 ; le vapeur "St. Andrews" fut le premier vaisseau qui y passa, lorsqu'ils furent ouverts, le 24 avril, 1834. Ces canaux avaient une longueur totale de 8 milles et 11 écluses de 107 à 130⅔ x 32 à 33 et 6 pieds d'eau sur les seuils ; leur coût de construction n'a pas été obtenu. Ils furent placés sous le contrôle du département des trav. publics du Canada, le 3 mars 1857. Ils ont été agrandis depuis et ont maintenant une longueur de 6½ milles avec 7 écluses de 200 x 45 et 9 pieds d'eau sur les seuils. L'agrandissement fut commencé en 1871 et terminé le 27 mai 1882.	 1819-24. 20 nov.1820. 26 déc. 1827. 1827-33.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada.—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Date du service, etc.
Duvernet, lieut.-col. H.	Le coût d'agrandissement, le 30 juin 1882, était de $975,142.54.	
	Rapport et estimations. Canal et écluse proposés à Sainte-Anne, rive nord de l'Ottawa, au lieu de l'ancienne écluse en bois entre l'Ile Perrot et Vaudreuil, bâtie en 1816 par la Cie de transport à vapeur de Saint-André, pour les vaisseaux à vapeur de 20 chevaux	13 déc. 1831.
Eads, Jas. B., E-U.	Rapport. Améliorations projetées. Havre de Toronto. Décédé le 8 mars 1887.	14 mars 1882.
Fafard, Eugène	Corps des ingénieurs, travaux publics, havres, etc., P.Q.	1888.
Fafard, F. X.	do do do	1881.
Faga, J. M	do do do Ontario	Sept. 1874-80
Fairbanks, Charles	Tracé et rapport, etc., canal projeté de Saint-Pierre, Cap-Breton, N.-E.	1850.
Fanshaw, col., I.R.	Commissaire. Canal Rideau	1828.
Farijana, F. C	Exploration. Canal des Cèdres projeté, rive nord du Saint-Laurent	1872-73.
	Havre des Maisons, Iles de la Madeleine, golfe Saint-Laurent	1874-75.
	Havres, Ontario, etc. Décédé mai 1882.	1875-81.
Fellowes, Charles L.	Employé pendant l'exploration de partie de la route Dawson.	1869.
	Corps des ingénieurs, explorations, etc., 2e agrandissement du canal Welland	1870-76.
	Assistant ingénieur, division nord, 2e agrandissement du canal Welland	1er juillet 1876 au 30 mai 1882.
Finlay, John	Assistant sous-commissaire général.	
	Surintendant en charge de la construction du canal Lachine.	1823 au 1829.
	Donne la long. et le nomb., d'écl., etc., de chacun des canaux aux Casc., à "S. Rock." et à Côt. du Lac, dans une lettre dat. *Voir* dans les "Archives Canadiennes," sous les soins de D. Brymner, à Ottawa. Page 121, vol. 47.	7 juin 1828.
Fleming, Peter	Recommande le dragage de la rivière Richelieu, au lieu de barrage et d'écluse à Saint-Ours	1829.
	Dragage de la rivière Richelieu commencé	1830-31.
	Ing. consultant, canaux Williamsburgh et Cornwall	1834.
	Ingénieur employé par les commissaires du canal Chambly. Ces commissaires furent nommés en vertu de l'Acte 3ème Geo. IV., chap. 41:—Samuel Hatt, W. Macrae, Gabriel Marchand, R. Boileau, Timothée Francœur, en 1829.	
	Tracé, dessins et estimations soumis aux commissaires	1830.
	Coût probable évalué à £54,000 6 0	
	Cette évaluation soumise à un des officiers du corps des ingénieurs royaux qui fit rapport, par ordre de Sir James Kemp et évalua le coût probable à £96,745.	
	Cette dernière évaluation fut soumise à MM. Hanlon et Hopkins, ingénieurs civils, qui évaluèrent le coût probable à £60,300.	
	Canal fut commencé, en	Oct. 1831.
	Canal ouvert à la nav., sur tout son parcours, printemps de	1843.
	Longueur, 12 milles 9 écluses de 118 à 125, par 22½ à 23¾, avec 7 pds. d'eau sur les seuils; largeur au fond, 36 pds., au sommet 60	
	En 1840, le coût total fut évalué à $404,000.	
	Le coût total du canal, depuis le commencement, jusqu'au 30 juin 1867, les améliorations comprises, était de $634,711.76.	

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Engineers.	Travaux.	Date de service, etc.
Fleming, Peter.....	L'évaluation originale était basée sur des écluses de 100x20, avec 5 pds d'eau sur les seuils des écluses.	
Folsom, C. W.....	Ingénieur en charge de la construction du canal Saint-Pierre, Cap-Breton, N.-E.....	1854.
Forbes, W. B.....	Sous-commissaire général. Surintendant. Canaux du Saint-Laurent.....	1830.
Ford, lieut.-col.....	Ingénieur royal. Succéda au lieut.-col. Thompson, I.R., en qualité d'ingénieur surintendant du canal Rideau, sous le gouvernement Impérial.	
Forsyth, Robert	Ingénieur surintendant, havre de Montréal et amélioration du chenal des vaisseaux, fleuve Saint-Laurent, de Montréal à Québec.....	1855 à 1864.
Foulis, Robert.....	Rapport sur la rivière Saint-Jean, de Frédéricton au Grand-Saut, N.-B.....	21 août 1826.
French, J. Barnard.....	Corps des ing. C. Welland, div. nord, 2e agrandissement...	1876.
Frome, lt. E. G., I.R....	Description du canal Rideau et du pont des Chaudières...	28 février 1837.
Gallwey, W. B	Tracé préliminaire, dessins, profils du "Canal des Chats" projetée entre le "Lac Chaudière" et celui des Chats, rivière Ottawa, à 33 milles en amont de la cité d'Ottawa. *Voir* rapport de John Page, ingénieur en chef, travaux publics, daté à Québec, 30 mars 1854. Travaux commencés par A. P. McDonald et P. Schram, entrepreneurs ..... Inachevés depuis l'époque de la suspension..... Canal 2·83 milles de long, à 6 écluses projetées de 190x45 pds. chacune, avec 7 pds. d'eau sur les seuils et d'une ascension totale de 49·80 pieds. Dép. totale principalement sur l'exc. du roc et sur la pierre dressée pour les écl., $482,950.81, jusqu'au *Voir* page 841, app. 30, par G. F. B., Rapport des travaux publics, 1867-82.	1852 à 1854. Août 1854. 15 nov. 1856. 1er juillet 1867.
Gamble, F. C.....	Asst. ingénieur. Travaux publics, Colombie-Britannique.. do en charge des travaux publics, Colombie-Britannique..... Membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils... Ingénieur résidant et agent du ministère des travaux publics, Colombie-Britannique.....	1er mai 1881-86. 1er janvier 1886-88. 20 janvier 1887. 1er janvier 1888-89.
Gamble, S.....	Rapport du canal projeté de Caughnawaga, entre le Saint-Laurent et le lac Champlain.....	1855-56.
Garon, L.....	Assistant ingénieur. Travaux publics, havres, Ontario....	1880-81.
Gaudet, J. F.....	Corps des ing. Exploration de la route Dawson, entre la Baie-du-Tonnerre, lac Supérieur et le Fort Garry, 451 milles.	1857-59.
Gauvreau, Pierre.....	Corps des ingénieurs et architectes. Ministère des travaux publics, P.Q..... Ensuite au service du gouvernement provincial de Québec jusqu'à son décès le 16 mai 1884, à l'âge de 71 ans.	1850-67.
Geddes, —.....	Ing. consultant avec capt. Cole, I. R., et Fleming. Canaux Williamsburgh et Cornwall.....	1834.
Gisborne, F. N.....	Ingénieur mécanicien et électrographe, etc. Membre de la Société Royale du Canada.....	188

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Date de service, etc.
Gisborne, F. N	Surintendant, télégraphes du gouvern., Nouvelle-Ecosse	1848-51.
	Câble de l'Ile du Prince-Edouard posé par lui	1852.
	Surintendant du service des télégraphes et signaux du Canada	1er mai 1879-90.
	Pose des câbles du golfe St-Laurent et de la Baie de Fundy	1880.
	Pose des câbles de la Colombie-Britannique	1881-84.
	Membre du Conseil, Société Canad. des Ing. Civils	1888-89.
Gisborne, Hartley	Ingénieur, construction des télégraphes de l'Etat, Colombie-Britannique, etc	1880-82.
	Surintendant de district, des télégraphes de l'Etat, territoires du Nord-Ouest	1er octobre 1882-89.
	Membre associé de la Société Canad. des Ingénieurs Civils.	9 juin 1887.
	Stationné à Fort-Qu'Appelle, bureau de télégraphe	1889.
Gouin, W. F	Corps des ingénieurs, Ontario, Manitoba et Territoires du Nord-Ouest	1884-89.
Gourlay, Robert	Ses projets au sujet des canaux projetés de Welland et Cornwall et des améliorations du Saint-Laurent	1819.
	"Statistiques du Canada," avec carte publiée à Londres, Angleterre	1822.
Gray, Henry A	Assistant-ingénieur, chemin de fer Intercolonial	1867-74,
	do département des travaux publics	1878-80.
	Examen et rapport. Chenal des rapides Neebish, lac Huron	1880.
	Ingénieur en charge des havres d'Ontario-Ouest	1881 à 1886.
	Examen et rapport. Inondations de la rivière Rideau et projet de débouché par le canal	1886.
	Membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils	20 janvier 1887.
	Sous-ingénieur en chef, travaux publics à Ottawa	1886 à 1888.
	Examen et rapport. Obstructions par la sciure de bois dans la rivière Ottawa	11 mai 1888.
	Ingénieur résidant surintendant des travaux publics, provinces maritimes	Août 1888-89.
	Ingénieur en charge. Havres, Ontario-Ouest	1er juillet 1889.
Greene, D.M.—E.-U	Rapport sur la sciure de bois dans les rivières navigables	10 mars 1871.
Greenwood, H	Corps des ingénieurs. Nouv. travaux de la riv. Trent	1883 à 1887.
Grondin, A. L	Corps des ingénieurs. Travaux publics. Explorations de havres sur la rive nord du Saint-Laurent	1883.
Guay, J. F	Ingénieur mécanicien aux ateliers d'Altoona et chemin de fer de la Pennsylvanie, E.-U	1873 à 1878.
	Ingénieur-assistant, Chemin de fer du Nord, Québec et Montréal	1878-79.
	Ingénieur en charge du tracé et de la construction du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean	1880-87.
	Tracé de chemin de fer projeté entre Saint-Alphonse, baie des Ha ! Ha !, riv. Saguenay et le lac Saint-Jean	1882.
	Arpentage et plans pour aqueduc à Fraserville, R. du Loup.	1885.
	do do do Chicoutimi, rivière Saguenay	1887.
	Membre agrégé, Société Canad. des Ingénieurs Civils	25 juin 1887.
	Ingénieur en charge. Construction du ch. de fer Montmorency et Charlevoix, Québec à Ste-Anne de Beaupré	1887 à juillet 1889.
	Ingénieur en charge. Relèvement pour travaux projetés au lac Saint-Jean, etc	1889.
Guerin, Thomas	Corps des ingénieurs. Quartiers généraux. Trav. publics. Antérieurement professeur de génie civil à l'Université McGill, Montréal.	1er sept. 1864-69.
	Assistant de G. F. Baillairgé, exploration du canal de la Baie Verte	1870 à 1873.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Date de service, etc.
Guerin, Thomas.....	Explorations hydrauliques, Montréal, Ottawa, chute des Chaudières de l'Ottawa, Manitoba, etc	1873-87.
	Membre de la Société Canad. des Ingénieurs Civils.. .... Décédé subitement dans son bureau à Ottawa, le 7 mai 1887.	20 janvier 1887.
Gzowski, col. C. S.....	Gradué de l'école militaire du génie, à Kozemiensk, Russie.	
	Ingénieur sur les canaux de la Pennsylvanie, division du lac Erié, et sur la construction d'une partie du chemin de fer New-York et Erié, aboutissant à Dunkirk, lac Erié, E.-U	1837 à 1841.
	Ingénieur surintendant, chemins, havres, etc. Ontario-Ouest	1841 à 1847.
	Ingénieur en chef. Chem. de fer St-Laurent et Atlantique.	1848 à 1852.
	Ingénieur consult. do do	do
	do Port et travaux, Montréal.....	1850 à 1853.
	do Amélioration du chenal des vaisseaux Montréal et Québec.....	1850 à 1853.
	Commission des canaux, agrandissement projeté, etc.....	16 nov. 1870 à 1871.
	Pont International à travers le Niagara.....	1871 à 1872.
	Rapport sur l'agrandissement proposé du canal Welland ..	14 février 1873.
	do le projet de canal de la Baie Verte.....	18 do 1873.
	Troisième président de la Société Can. des Ingén. Civils...	1889.
Hale, W. D.....	Devis pour le prolongement des jetées de Port Stanley, lac Erié.....	2 nov. 1849.
Hall, Francis Benj.....	Route du canal Welland avec MM. Clowes et Roberts.....	1824.
	Canal Shubénacadie. Commencé en 1827. Terminé en 1862. *Voir* Ann. 30, p. 902, par G. F. B., Rapport des travaux publics, 1867-82.	1825.
	Surintendant, construction, canal de la baie de Burlington.	1825 à 1832.
	Rapport du canal projeté de la Baie Verte.....	1825.
	Rapport du canal proposé, St-Pierre, Cap-Breton, N.-E...	1826.
	Routes, Ontario.	Juillet 1845.
	Canal Welland, commencé le 30 novembre 1824. Ouvert le 30 novembre 1829 pour les vaisseaux jaugeant 7½ pds d'eau, et de 21½ pds de larg. Ecluses en bois, 110 par 22.	
Hamel, Amédée	Corps des ingénieurs, canal de la Culbute.....	1874.
	Assistant ingénieur, explorat. du ch. de fer du Pacifique..	1879.
	do améliorat. de la riv. Saint-Louis.....	1880.
	Quartiers-généraux. Chemins de fer et canaux	1880-90.
Hamel, Félix M.....	Corps des ingénieurs, travaux publics, havres, etc.....	1er mars 1867 au 1er sept. 1868.
	do Chemin de fer Intercolonial, jusqu'au.	1er sept. 1870.
	do Travaux publ., quartiers-gén. do	10 juin 1871.
	do Ch. de fer du Pacifique Canad. do	Janvier 1874.
	do Canal de la Culbute, R. Ottawa do	Août 1874.
	Ing. en charge. Ecluse, etc., R. aux Lièvres et pont en fer des chutes des Chaudières.....	1887-90.
	Membre, Société Can. des Ingénieurs Civils.....	20 janvier 1887.
Hanlon, —.....	Cet ingénieur et W. R. Hopkins, "officiers d'un grand talent professionnel," furent consultés par les commissaires du canal Chambly, au sujet de l'estimation faite par Peter Fleming, £54,167 6s., qu'ils augmentèrent à £60,300, pour la construction de ce canal, avec écluses de 100 × 20 pieds et 5 pieds d'eau sur les seuils.....	1830-31.
	Canal commencé.....	Octobre 1831.
	Canal avec écluses 118 à 125 × 23¼ avec 7 pieds d'eau sur les seuils ou buscs, ouvert à la navigation.....	17 nov. 1843.
Harrington, Thos. W....	Corps des ingénieurs. Canaux du St-Laurent et de l'Ottawa	19 juillet 1870.
	Assistant ingénieur. Canaux de Lachine, Chambly, Culbute	1er octobre 1870.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Date de service, etc.
Harrington, Thos. W...	Assistant ingénieur surintendant. Canaux, province de Québec.....	1er mai 1875-87.
	Membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils.... Décédé, 26 octobre 1887.	20 janvier 1887.
Harris, major—, I. R.....	Canal Rideau. Rapport et estimation conjointement avec col. J. C. Smith et sir G. Hoste.	
	Ecluses proposées 108 × 20 × 5 pieds d'eau sur les buscs.. (Construites—133 × 33 × 5 pieds d'eau sur les buscs.) Travaux commencés en 1825, terminés le 29 mai 1832, sous le lieut.-col. By, ingén. royaux.	1825.
Harvey, —, I. R.....	Le dernier des ingénieurs surintendants du canal Rideau, sous le gouvernement impérial, jusqu'à ce que le canal fut transféré au département des travaux publics du Canada, par un ordre en conseil..... *Voir* "Lieut.-col. By" p. les noms de ses prédécesseurs.	3 mars 1857.
Hawkins, William.....	Explor. avec David Taylor et David Thompson d'une route de canalisation entre le lac Huron et l'Ottawa..... *Voir* Baddeley, Cartwright, Clarke, Walter Shanly, James Stewart, David Taylor, David Thompson et app. 30, p. 837 à 847, par G. F. B., Rapport général des travaux publics, 1867-82.	1837.
Haycock, Sam. H.....	Corps des ingén., agrandissement du canal des Galops.....	Août 1879.
Hayne, capit. R.....	Ingénieur du "Royal Staff Corps." Surintendant, construction des canaux de l'Ottawa.....	1833-34.
Hazlewood, Samuel.....	Ingénieur de district, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, en charge de la construction du canal au Fort Frances, au pied du lac La Pluie..... *Voir* Baillargé, Mortimer, Sutherland, H. Thompson.	1875.
Heckman, J. W.....	Corps des ingén., travaux publics, améliorations des rivières	1886.
	Membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils....	24 février 1887.
Hegan, J. B.....	Assistant ingénieur, chemin de fer Intercolonial.....	1869 à 1873.
	do travaux publics, Provinces Maritimes.	1873 à 1880. 1882 à sept. 1883.
	Ingénieur en charge, travaux publics, Provinces Maritimes.	Sept. '83 à juillet '88.
	Membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils....	17 mai 1888.
	Ingénieur résidant à Saint-Jean, travaux publics, N.-B....	Juilllet 1889.
Henry, George W.....	Agrandissement du canal Lachine, division de Lachine.... Quitta le service juill. 1885 pour ch. de fer C. du P.	Juillet 1880-85.
Henshaw, George H	Ingénieur résidant. Nouvelle écluse et chenal de Sainte-Anne de Bellevue, rive nord de l'Ottawa.....	Octobre 1873-83.
	Essai sur les inondations du Saint-Laurent.....	1884.
	Mémoire sur le fraizil de glace, sa nature, et les moyens d'empêcher sa form., lu dev. la Soc. Can. d. Ing. Civ., Can.	1887.
	Membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils....	22 mars 1888.
Heyland, A. R.....	Corps des ingénieurs. Travaux publics, Col.-Britannique.	1er octobre 1885, au 19 nov. 1888.
Hill, A. E. B.....	Corps des ingénieurs. Travaux publics, Col.-Britannique.	1er oct. 1887-89.
	Bachelier des Sciences appl. et Membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils.....	25 juin 1887.
Hopkins, W. R.....	Ingénieur résidant. Canal Chambly.....	1831-34.
	Canal commencé.....	Oct., 1831.
	Ecluses 118 à 125 × 23½ × 7 pieds d'eau sur les buscs.	
	Canal Chambly ouvert à la navigation.....	17 nov. 1843.
	Ecluse et barrage proposés de Saint-Ours.....	1835.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Date de service, etc.
Hoste, lieut.-col. sir Geo., I.R.	Canal Rideau, rapp. et estimat. Ecluses devaient avoir 108 × 20 × 5 pds d'eau sur les buscs (Changées à 133 × 33 × 5) Trav. commencés en 1826 et complétés 29 mai 1832, sous le lieut.-col. By, des ingénieurs royaux.	1825.
Hounslow, T. ; F. W., R.E.D	Description de la méthode pour lever les bâtisses au moyen des vis, en Canada et aux Etats-Unis	18 sept. 1841.
Irving, J. L	Ingénieur assistant de H. A. Gray, Ontario Ouest	26 mai 1884-88.
James, C	Canal Welland, division sud, 2e agrandissement	1875.
Jervis, J. B	Rapport du canal projeté de Caughnawaga, fleuve Saint-Laurent au lac Champlain ou de Caughnawaga à Saint-Jean; recommandant sa construction telle que proposée par J. B. Mills, 19 février 1848	13 fév. 1855.
Jebb, capit., I. R	Routes proposées du c. Rideau entre Ottawa et Kingston	1815 à 1817.
Joslin, H. K	Ing. réd., 2e agrandissement du c. Lachine, div. de Montréal Quitta le service le 1er mai 1882. Décédé nov. 1887	Juillet 1872-82.
Keating, W. A	Ingénieur de la cité, Halifax, N.-E.	
	Ingénieur surintendent, bassin de radoub, Halifax	1886-89.
	Construction par le "Halifax Dry Dock Co." incorporée en Angleterre.	
	Convention avec le départ. des trav. publics, Canada, signée	13 fév. 1886.
	Long., 585 pds ; larg. au sommet, 102 pds ; larg. au fond, 72 pds ; larg. à l'entrée, 95¼ pds ; prof. d'eau sur le seuil, durant les grandes mers ordinaires, 30 pieds. (Les grandes mers montent 6 et les petites mers 3 pds)	
	Travaux commencés après signature de la convention du	13 fév. 1886.
	Ouverture. Vaisseau de Sa Majesté, le "Canada"	20 fév. 1889.
	Subside par le gouvernement fédéral, $10,000 par année pendant 20 ans	
	Subside par le gouvernement impérial et la cité d'Halifax, $20,000 par année.	
	Entrepreneur, Samuel Brookfield.	
	Coût, environ $1,000,000.	
	Travaux approuvés par H. F. Perley, ingénieur en chef des travaux publics	21 sept. 1889.
Keefer, George	Ing. rés., première constr. de la div. d'aval du c. Cornwall.	1834-43.
	Ingénieur résidant en charge du canal Chambly, son achèvement et ses améliorations	1844-47.
	Membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils	1889.
Keefer, Samuel H	Secrétaire et assistant ingén., trav. publics, Haut-Canada	1833-41.
	Ingénieur en chef, travaux publics, Ontario et Québec	17 août 1841-52.
	Tracé du canal projeté du Saut-Sainte-Marie, Canada	1852.
	Ingén. surintendant en chef. Chemin de fer du Grand-Tronc	1853 à 1859.
	Inspecteur des chemins de fer	1857-64.
	Assistant commiss. du département des travaux publics	6 mai 1859-64.
	Commission des canaux	16 nov. 1870-71.
	Rapport sur l'agrandissement du canal Welland	14 fév. 1873.
	do sur la route proposée du canal de la Baie Verte, etc.	18 fév. 1873.
	2nd président de la Société des Ingénieurs Civils du Canada Né à Thorold le 22 janvier 1811. Décédé à Brockville le 7 jan. 1890.	1888.
Keefer, Thos. C	Assistant ingénieur sur le canal Welland	1842-45.
	Glissoires et estacades de la rivière Ottawa	1846 à 1849.
	Améliorations du fleuve Saint-Laurent	1849 à 1851.
	Exploration et projet de construction du pont Victoria	1851-52.
	Ingén. consultant, chenal des vaiss. et havre de Montréal	1853 à 1855.
	Aqueduc d'Hamilton	1857-59.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service, etc.
Keefer, Thos. C.....	Rapport du projet du canal de la Baie Géorgienne.....	1863.
	Chef du comité exécutif du Canada, exposition de Paris....	1878.
	Aqueduc de Montréal, etc.....	1878 à 1887.
	1er président de la Société des Ingénieurs Civils du Canada	24 juin 1887.
	Président de la Société Américaine des Ingénieurs Civils...	1888.
	Commission des inondations de Montréal...	1886-88.
Keeley, D. H.....	Assistant surintendant des télégraphes du gouvernnment du Canada....	1er mars 1882-90.
	Membre associé de la Société des Ingénieurs Civils du Can.	25 juin 1887.
Keller, capt. L.....	Corps des ingénieurs, travaux publics—exploration hydrographique, Pointe aux Trembles au Cap Charles, fleuve Saint-Laurent, etc.....	1882-84.
Kelly, Athol D.....	Corps des ingénieurs. Agrandissement du canal Welland. division nord.....	1875.
Kennedy, John.....	Ingénieur en chef. Havre de Montréal et dragage du Saint-Laurent de Montréal à Québec.....	20 avril 1875-89.
	Vice-Président de la Société des Ingénieurs Civils du Can..	24 juin 1887.
	Commission des inondations de Montréal.....	1886-88.
	Membre du Conseil Société des Ingénieurs Civils du Can..	1888-89.
Kierzkowski.....	Corps des ingénieurs, canal Beauharnois..... . Décédé vers 1871.	1842 à 1845.
Killaly, John S.....	Fit son cours en Europe, aux écoles du génie civ. et des mines, pratiqua d'abord dans la partie nord des Etats-Unis. Fut employé ensuite dans le Canada sur le canal Cornwall pendant sa construction ; ce canal fut commencé en 1834 et achevé en 1843.	
	Agrandissement avec écluses de 270 × 45 × 14 pds. d'eau sur les seuils, commencé en 1876, non achevé en 1889.	
	Ingénieur surintendant du canal Rideau.....	Jan. 57 à avril 58.
	Il fut le premier ingénieur surintendant nommé par le gouvernement du Canada ; tous ses prédécesseurs ayant été nommés par le gouvernement impérial. (*Voir* lieut.-col. By, I.R.)	1832 à 1857.
	Retourna aux Etats-Unis, où il a été employé sur divers travaux, et surtout, en dernier, sur les canaux de l'Etat de New-York.....	1858-89.
	Réside à Booneville, comté d'Oneida, N.-Y.....	Déc. 1889.
	Frère de l'hon. H. H. Killaly, président du département des travaux publics, Can., du 29 déc. 1841 au 8 juin 1846.	
Killaly, hon. H. H.	Est entré à "Trinity College", Dublin en 1815; gradué en 1819, commença alors à pratiquer la profession d'ing. civil ; fut chargé de la construction de la douane de cette ville. Pratiqua alors avec son père, jusqu'à la mort de celui-ci en 1832, et fut employé à la construction de chemins, ponts, canaux, et aux travaux d'amélioration de la rivière Shannon, etc., dans l'ouest de l'Irlande. Son père pendant plusieurs années était le principal ingénieur du bureau des trav. publics du gouvernement en Irlande, sous le général Sir Geo. Burgoyne, l'un des ingénieurs royaux.	
	Abandonna son emploi en Irlande et vint s'établir près de New-London, Ont., daus le Canada....	1834.
	Exploration avec N. H. Baird pour le premier agrandissement du canal Welland.....	1837.
	Président du bureau des travaux, Ontario et Québec.....	29 déc. 1841 8 juin 1846
	Devis des travaux du havre ds Windsor, lac Ontario.....	1er mai 1843.
	Assistant commissaire des travaux publi s.....	15 février 1851.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service, etc.
Killaly, hon. H. H.....	Rapports particuliers, Saut-Sainte-Marie, havre de Goderich, jetées en bas de Québec, lac Saint-Pierre, phare de la Pointe Pelée, etc.....	1846 à 1862.
	Décédé le 28 mars 1874, âgé de 72 ans.	
Killaly, H. H.. jeune....	Ingénieur résidant, division d'amont, canal Lachine, 2me agrandissement.....	Fév., 1876-85.
	Agrandissement du canal Cornwall, moitié supérieure.....	1er juillet 1885-88.
	do du canal Rapide Plat, etc.....	Déc., 1884-88.
	Membre de la Société des Ingénieurs Civils du Canada.....	20 jan., 1887.
King, Chetwood Henry Waters.....	Corps des ingénieurs, division sud, agrandissement du canal Welland	Fév., '83 à nov., '88.
King, William.....	Assistant ingénieur mécanicien, Ottawa, etc.....	26 déc., 1878-89.
	Edifices publics et dragueurs.....	
King, capt. William....	Ingénieur du "Royal Staff Corps." Canal Grenville	1825.
	Ingénieur surintendant. Canaux militaires des Cascades, Split-Rock, Côteau-du-Lac.....	1826.
	Voir By, Mann, etc.	
Kingsford, William.....	Corps des ingénieurs. Arpentage du canal Lachine.....	1847.
	Service particulier jusqu'à.....	Juin 1873.
	Ingénieur en charge des travaux des hâvres d'Ontario.....	Juin 1873 à 1880.
	Transféré au département des chemins de fer et canaux....	1880.
	Membre de la Société des Ingéuieurs Civils du Canada	20 jan. 1887.
Kinipple et Morris.....	Ingénieurs mécan. de l'Institut des Ing. Civ. d'Angleterre.	
	Ingénieurs—Bassins à l'entrée de la riv. St.-Charles, Québec	1875-82.
	Travaux autorisés par l'Acte 36 Vic., ch. 32, sec. 17.	1873.
	Terre-plein Princesse Louise et mur de parement sur le côté nord de la 1re série projetée de bassins, 3,960 pieds de long et 330 de large.	
	Bassin extérieur de toute marée, 20 acres en superficie, avec profondeur de 25 pieds à l'eau basse des grandes mers ordinaires, sur une longueur de 1,250 pieds.	
	Bassin intérieur, 36 acres en superficie, et 25 pieds de profondeur à l'eau haute des minimes petites mers, pour une longueur de 2,160 pieds; dragage, etc., inachevés.....	1889.
	Les grandes mers montent 18 et les petites 13 pds.	
	Travaux commencés sous les commissaires du port de Québec.....	28 mai 1877.
	Mur de terrassement et bassin extér. presque term.	Déc. 1882.
	Mur transversal entre les bassins extérieurs et intér., commencé en 1883, sous H. F. Perley, ingén. en chef, trav. pub. et achevé excepté le caisson.	1889.
	Entrepreneurs—Dragage, murs, etc., Simon Peters, Augustus B. Wright, Edward Moore.....	2 mai 1877 à '81.
	Entrepreneurs—Dragage, mur transversal, etc., Larkin, Connolly et Cie.....	Sept. 1883-89.
	Entrepreneurs—Portes des pertuis, etc., F. X. Drolet.....	1887.
	Dépense sur la construction, $3,821,900.....	10 déc. 1889.
	Ingénieurs—Bassin de radoub de Lévis, vis-à-vis de Québec	1875-82.
	Longueur, 495 pieds, de forme demi-circulaire au bout intérieur, d'un rayon de 31 pieds, avec retraits de 19 pieds chaque côté.	
	Largeur au sommet 100 pieds et au fond 73 pieds.	
	Largeur à l'entrée, 62 pieds.	
	Profondeur d'eau sur le seuil, à l'eau haute des grandes mers ordinaires, 25½ pieds.	
	Profondeur d'eau sur le seuil, à l'eau haute des petites mers ordinaires, 20½ pieds.	
	Travaux autorisés par l'Acte 38 Vic., chap. 56.....	1875.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service, etc.
Kinipple & Morris	Site choisi par un ordre en conseil...	Mai 1877.
	Travaux commencés sous les commissaires du port de Québec.....	1878.
	Travaux continués et achevés sous H. F. Perley, ingénieur en chef, travaux publics.....	Septembre 1883-89.
	Entrepren.—Maçon., etc., Larkin, Connolly et Cie.	17 août 1878-83.
	do do do do ..	Sept. 1883-89.
	do Pompes, chaudières, Carrier, Lainé et Cie.....	30 mars 1880.
	do Caisson, etc., Wigham, Richardson et Cie	
	Dépense sur la construction, $910,000 jusqu'au....	10 décembre 1889.
	Ingénieurs—Bassin de carénage d'Esquimalt, environ 3 milles en bas de Victoria, île Vancouver, C.-B. Dessins et devis dressés ;—exhibés à Victoria, etc., par le gouvernement provincial de la Colombie-Britannique.....	18 novembre 1879.
	Dessins du caisson fournis par eux	1er décembre 1882.
	Act provincial de la Colombie-Britann., autorisant la construction du bassin, 43 Vic., chap. 8.....	1880.
	Convention entre le gouvernement fédéral et le gouvern. de la Colombie-Britan., avec l'approbation du gouvern. impérial, au sujet de la construction du bassin de carénage, signé après le.	12 juillet 1880.
	Contrat adjugé par la Colombie-Britannique à McNamee et Nish...	1880.
	Ce contrat annulé par le gouvernement de la Colombie-Britannique....	1882.
	Travaux continués à la journée..... ...	1882-83.
	L'honorable J. W. Trutch nommé ingénieur en charge, et W. Bennett, ingénieur résidant....	24 novembre 1883.
	Travaux sous le gouvernement fédéral, autorisés par l'acte 47 Vic., chap. 6	1884.
	Le bassin de carénage et le terrain y appartenant, doiv., en vertu de cet acte, être transf. au G.F.	
	Travaux continués et achevés sous H. F. Perley, ingénieur en chef, travaux publics.....	1884-87.
	Contrat pour l'achèvem. du bassin de carén., signé par Larkin, Murphy et Connolly, $581,841.43.	8 novembre 1884
	Contrat pour caisson, "Dominion Bridge Co.," Montréal, $53,729.54, au.....	10 juillet 1885.
	Bassin complété et le "Cormorant" vaisseau de S. M. y entre en radoub.....	Juillet 1887.
	Dépense par le gouvernement impérial. $243,333 33 do do Col.-Brit. 384,512 66 do do fédéral... 529,214 42	
	Total.....$1,157,060 41	17 décembre 1889
	Dimensions du bass. de car. tel qu'achevé, jusqu'à	1890.
	Longueur au centre..... 430 pds Largeur au foud..... 41 " do au sommet..... ... 90 " do à l'entrée..... 65 "	
	Profondeur d'eau sur le seuil, 26½ pds pendant les hautes eaux des gr. mers ordinaires.	
	Gr. mers mont. 7 à 10 pds, suiv. le cap. Richards. Pet. m. mont. 5 à 8 " "	
	N.B.—La dernière dépense sur cette construction a été de $7,150 pour 75 supports de quille en acier, suivant marché avec Wilson Bros., Victoria, C.-B.....	19 août 1889.
	Ce dernier montant est compris dans la dépense totale indiquée précédemment.	
Lafleur, Eugène D	Corps des ing., travaux publics à Ottawa.....	27 sept. 1881.
	Assistant ingénieur. Explorations hydrographiques, riv. Saint-Laurent.....	Juillet 1883-84.
	Travaux de ports, Ontario, Québec et Nouveau-Brunswick.	1884-89.
	Membre de la Société Canad. des Ingénieurs Civils.....	20 janvier 1887.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service, etc.
Langevin, H. Laforce....	Basin de la Princesse Louise, Québec, Pointe Lévis et bassin de carénage	1884-88.
	Assistant ingénieur. Travaux de havre, Québec	1889.
	Membre associé de la Société Can. des Ingénieurs Civils...	27 juin 1888.
Languedoc, G. de G.....	Agrandissement du canal Grenville	Mai 1879 à 1887.
	Membre associé de la Société Can. des Ingénieurs Civils...	24 février 1887.
Lantier, E.....	Corps des ingénieurs. Pend. le tracé du can. proj., Cèdres.	1872-73.
Larue, Adolphe.....	Carte hydrographique du lac Saint-Louis	1836.
Laurie, James.....	Rapport et estimations, canal Saint-Pierre, Cap-Breton, N.-E	Juillet 1858.
Lefebvre, Jean.....	Corps des ingénieurs. Chemin Métapédiac, division sud, assistant de G. F. Baillairgé	1857 à 1867.
Legge, Charles.....	Corps des ingénieurs, quartiers-généraux, Montréal, aussi déversoirs, etc., en bas de Prescott	1846 à 1854.
	Ensuite au service des ch. de fer, etc. Décédé.—	
Lepage, J. B.....	Corps des ingénieurs, travaux publics, explorations des havres et amélioration des rivières	1880-88.
	Antérieurement chargé des routes de colonisation depuis 1857.	
Lepage, Samuel.....	Corps des ingénieurs, travaux publics, explorations des havres en bas de Québec	1883.
Leprohon, C. de B.....	Corps des ingénieurs, canal Lachine, division sud, agrandissement	Octobre 1875-85.
	Quitta le service, juil. 1885, entra à la corp. Montréal.	
Leslie, William Lewis...	Corps des ingén., agrandiss., canal Welland, division sud..	Octobre 1872.
	Transféré aux quartiers-généraux, Ottawa	Février 1889.
Lewis, Col., R.E.....	Commissaire du canal Rideau	Printemps 1828.
Light, Alex. L.....	Assistant ingénieur, routes de l'ouest, Ontario, sous le col. C. S. Gzowski	1842 à 1848.
Lightfoot, F. C.....	Corps des ing. Explorations des havres et rivières	Juillet 1874-77.
	Employé au bureau de l'ingénieur en chef	1877-90.
Lindsay, John.....	Ingénieur—Exploration, sources de la riv. Ottawa	15 juin 1880.
	Décédé 28 sept. 1880, à Mattawa.	
Long, major Andrews...	Ingénieur du "Royal Staff Corps," gouv. impérial. Construction et réparations. Canaux militaires des Cascades, Split-Rock et Côteau du Lac	1817.
	Voir By, Mann, etc.	
Lyons, James.....	Ingénieur surintend. Travaux sur la riv. Trent—Amélioration ; phares, fleuve Saint-Laurent	1843-55.
Macdonald, J. Frobisher	Canal Cornwall, etc	1842-43.
	Ingénieurs surintend., canaux Lachine, Chambly, Saint-Ours, etc	1848-52.
	Jetées en bas de Québec	1849-50.
	Rivière Saint-Maurice, glissoires et estacades	1851-52.
	Chemin de Témiscouata, commencé en 1856, ouvert en 1861 et terminé en 1866	1853.
	Décédé à Toronto, dans l'automne de 1857.	
Macdougall, Alan.....	Corps des ing., travaux publics, havres, etc., Ontario	Sept. 1873.
	Membre de la Société Can. des Ingénieurs Civils	20 janvier 1887.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service, etc.
Maillefert	Ing. sous-marin. Examen des rapides du fleuve St-Laurent, entre le lac Ontario et le pied du lac St-Louis à Lachine.	1854.
Maine, Charles	Corps des ingénieurs, havre des Trois-Rivières, glissoires, barrages et estacades, du Saint-Maurice, riv. Yamaska, Nicolet, etc.	1886-89.
	Précéd. employé sur les trav. pub. en France, etc..	
Mann, col. Cother	Corps des ingénieurs royaux, gouvernement impérial.	
	Lettre à Messrs. Forsyth, Richardson et Cie. les opposants de McTavish, Frobisher et Cie, au sujet du canal au Saut-Ste-Marie, antérieurement à	18 avril 1803.
	Canal Saut-Ste-Marie sur le territoire Canadien, 3,000 pds de longueur, avec une écluse haussant l'eau de 9 pieds, entre les lacs Huron et Supérieur ; tracé par ordre de McTavish, Frobisher et Cie, dans l'intérêt de la "Compagnie du Nord-Ouest"	1797.
	Canal construit par eux, antérieurement à	Avril 1802.
	Voir Capitaine Bruyères, ingénieurs royaux.	
	Rapport sur la condition des premiers canaux construits entre 1779 et 1783, aux Cascades et au radide du Moulin, à Split-Rock, au "Trou du Moulin" de Longueuil et au Côteau-du-Lac, recommandant leur agrandissement	24 décembre 1880.
	Il proposait d'agrandir les écluses alors 7 pieds de large au Côteau-du-Lac et 6 pieds au "Split-Rock," à 9½ entre les portes ; d'augmenter d'1½ pied la profondeur d'eau dans les canaux et sur les seuils des écluses, alors d'environ 2 pieds, à 3½ pieds, d'élargir les bassins des écluses de 4 et la largeur des canaux de 2 pieds.	
	Au rapide du Moulin et aux rapides des Cascades ou à la Pointe des Cascades, il proposait de const. un seul canal au lieu de deux, et le creuser à chaq entrée à 3 pds au-dessous de la plus basse eau, pour le pass. des grands bateaux. Le canal devait avoir une largeur de 10 pieds, trois écluses avec bassins de 20 pds et d'une longueur de 120 pds, capable de contenir 6 bateaux à la fois.	
	Frederick Haldimand, lieut.-gouvern. du Canada, 1778-85, écrivait à Lord Geo. Germain que le canal Côteau-du-Lac était en usage, et qu'il était très complet. *Voir* sa lettre dans les archives du Canada, sous la garde de D. Brymner, à Ottawa, datée	25 octobre 1780.
	Les écluses de "Split-Rock" et du Côteau-du-Lac furent en partie reconstruites, et un nouveau canal d'environ un ½ mille de longueur, avec 3 écluses d'une ascension totale de 13¾ pieds, fut construit aux Cascades	1804.
	Toutes les écluses furent probablement élargies à 9½ pieds entre les portes, tel que recommandé.	
	Les écluses aux Cascades, à "Split-Rock" et au Coteau-du-Lac, furent élargies à 12 pieds entre les portes, et la profondeur d'eau sur les seuils fut augmentée à 3½ pieds pour le passage des bateaux "Durham boats" avec charg. chacun de 80 à 100 quarts de farine, au lieu des chaloupes comme antérieur., avec 30 à 40 quarts.	1817.
	De 1815 à 1834 inclusivement, les péages sur ces canaux formaient une somme de £31,580 13 4 ; les frais de réparations, etc., £10,102 15 2¾, et le revenu net fut de £21,470 17 1¼	1815 à 1834.
	Rapport sur la navig. du St-Laurent au moulin Longueuil "Trou du Moulin" et de là en montant aux Cèdres	25 septembre 1818.
	Ingénieur en charge de la construction du canal Grenville, lequel fut commencé pendant l'été de la même année	1819.
	G. F. Baillairgé, le député-ministre des trav. publics, actuellement, leva sur le terrain le plan de chacun des canaux aux Cascades, "Split-Rock" et	

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service, etc.
Mann, col. Cother.....	Côteau-du-Lac, dont les écluses avec leurs portes existaient alors en entier ; la largeur entre les portes était de 12 pieds, et la profondeur d'eau sur les seuils de 3 à 4 pieds.	
	Il mesura aussi un des canaux construits entre 1779 et 1783 aux Cascades, lequel avait servi de coursier à un moulin alors en ruines ; la largeur entre les portes était de 6 pieds.....	1857.
	De 1857 à 1890 la maçonnerie des écluses, etc., aux Cascades, et à "Split-Rock" a été en partie démolie par des personnes en recherche de pierre de taille pour leurs bâtisses, etc.	
	Au Côteau-du-Lac le canal pendant la plus grande partie du temps jusqu'à 1881, a servi de coursier au moulin qui y a été construit par George Beaudet le locataire..	1er juin 1871 au 1er février 1881.
	Pour autres détails, voir le Rapport général des trav. publics en 1867, celui de Douglas Brymner, archiviste, 1886.	
	Ces canaux ne furent pas construits par les Français, comme on le croyait en 1867.	
Mann, cap. J. W.....	Un des ingénieurs du "Royal Staff Corps."	
	Rapport sur la navigation du Saint-Laurent	25 septembre 1818.
	Ingénieur-surintendant. Construction du canal Grenville.	1819.
Marceau, Ernest.....	Agrandissement du canal Lachine.....	Juillet 1876.
	Agrandissement du canal Grenville et de l'écluse Ste-Anne	Août 1877-81.
	Assistant-ingénieur. Canaux de la rivière Ottawa, etc....	Novembre 1881-89.
	Membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils...	12 mai 1887.
McAlpine, l'hon. W. J., Etats-Unis.....	Rapport sur la sciure de bois dans la rivière Ottawa, etc...	1er mars 1871.
	Rapport sur l'agrandissement proposé du canal Welland...	14 février 1873.
McCarthy, Charles.....	Corps des ingénieurs, travaux publics, Ottawa, etc..... Mis à la retraite 1er juillet 1884.	1857-84.
McCarthy, C. J.....	Corps des ing., travaux publics, routes, canaux, etc.....	Septembre 1872.
McCarthy, James M....	Corps des ing., travaux publics, sous Thos. Guerin.....	1883-84.
	Bachelier ès-sciences appliquées.	
	Etudiant de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils...	20 janvier 1887.
McCarthy, William.....	Corps des ing., travaux publics, travaux sur les rivières, etc. Antérieurement au service des chemins de fer.	1884-86.
	Membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils...	22 mars 1888.
McCordock, W. J.....	Corps des ingénieurs, surintendant du dragage des Provinces Maritimes.....	1870-89.
McGreevy, Charles.....	Corps des ing., travaux publics, exploration des havres...	1881-83.
	Ingénieur-assistant. Travaux, port de Québec.....	1883-89.
	Membre associé de la Société Canadienne des Ing. Civils ..	9 février 1888.
McGreevy, Robert.....	Corps des ing., travaux publics, exploration des havres....	1881-86.
McKay, E. B.....	Assistant-ing. sur la rivière Cowichan, Col.-Britannique...	1er septembre 1887 au 2 février 1888.
McLaughlin, Geo. E....	Assistant-ingénieur, travaux publics, Provinces Maritimes.	1872-81.
	Ingénieur en charge, do do .. Décédé 6 octobre 1883.	1881 à 1883.
McNab, Alexander.. ...	Ingénieur en charge. Construction du Canal Saint-Pierre par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse.....	Juillet 1865-67.
	Transféré au département des travaux publics.....	Juillet 1867-72.
	Nommé ing. du chemin de fer Intercolonial, en opération..	Novembre 1872.
	Canal commencé par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse 1854. Canal terminé 5 août 1869 par l'Etat.	

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service, etc.
McNaughton, Chas. E...	Corps des ingénieurs, agrandissement du canal Welland, division nord	1875.
	Ingénieur assistant de H. A. Gray, Ontario Ouest	1883.
McTaggart, J.—d'Angl..	Examen et rapport sur le canal Rideau	1827-28.
Melhuish, capit., I.R....	Descrip. de la démolition du Bastion de la Glacière à Québec.	1828.
	Ingénieur consultant, canal Chambly	1831.
Merrill, Horace	Ingén. sur. Glissoires et estacades, rivière Ottawa	20 janvier 1849, au 22 juillet 1875.
	1er projet des glissoires du Saint-Maurice à Shawinigan et à Grand-Mère, avec G. F. Baillairgé	1852.
	Barrage de Carillon sur la rivière Ottawa. Décédé 22 mai 1883.	Juin 1879, à 1883.
Merritt, Thomas	Corps des ingénieurs. agrandissement du canal Welland, division nord	1875.
Michaud, C. E	Assistant ingénieur de G. F. Baillairgé, explorations des chemins de Gaspé et de Sainte-Anne des Monts, rive nord du golfe Saint-Laurent	1861-62.
	Corps des ingénieurs, travaux publics, etc	1er nov. 1864-70.
	Explor, du ch. de fer du Pacifique, Colombie-Britannique..	1871 à 1873.
	Ingénieur résidant. Barrage et écluse, rivière Yamaska. Riv. St-François et Nicolet, dragage et amélioration ..	1877 à 1888.
	Ingénieur résidant. Travaux, havres, rive sud, Saint-Laurent	1888-89.
Michaud, Cléophas	Corps des ingénieurs, travaux publics, explor. des havres..	Juin 1873.
	do do do ..	1884-85, 1887-88.
Millett, Herbert Alfred..	Corps des ingénieurs, agrandissement du canal Welland, division sud	Août 1881.
Millidge, E. G	Ingénieur résidant, canal Saint-Pierre, Cap-Breton, etc.... Canal commencé par le gouvernement de la N.-E. en sept. 1854, travaux arrêtés en 1856, repris en 1866, et terminés en 1869.	1875 à 1881.
	Assistant ingénieur, travaux publics, provinces maritimes..	1872 à 1888.
	Ingénieur résidant à Antigonish. —Travaux publics et arpentages, Cap-Breton, et les comtés de Guysborough, Antigonish et Pictou, Nouvelle-Ecosse	Juillet 1889-90
	Membre, Société Canadienne des Ingénieurs Civils	11 nov. 1887.
Mills, J. B	Ingénieur, première construction et ensuite agrandissement du canal Delaware, Hudson et Erié	
	Canal projeté des Cèdres	1833.
	Canaux Cornwall et Williamsburgh	1833-48.
	Canaux projetés de Caughnawaga	1847-48.
	Ingénieur en chef. Canal de la vallée du Genessee, ensuite sur la prolongation du Kanawba en Virginie, Etats-Unis, après son départ du Canada.	
	Ingénieur consultant et vice-président, chemin de fer Pottsville et Danville, Pennsylvanie, et sur celui de l'Adirondack, Etat de New-York. S'est rendu ensuite à sa résidence à Peekskill, sur L'Hudson, N.-Y. Né à Chester, 27 mars 1800. Décédé à Peekskill, N -Y., 29 juin 1871.	
Minnitte, R. C	Canal de la Baie Verte, 1ère exploration pour un canal pour les vaisseaux tirant environ 4 pieds d'eau, alimenté par l'eau douce, à travers la vallée d'Au Lac jusqu'aux lacs Missiguash et de là à la rivière Tidnish	Oct. 1822.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service, etc.
Monro, Thomas.....	Exploration et construction du chemin de fer Grand-Tronc de Montréal à Kingston ; exploration du pont du Saint-Laurent à Montréal ; exploration et plan de l'aqueduc à Montréal	1850 à 1857.
	Canal proposé de Toronto à la baie Georgienne ; en charge de l'exploration du bief de partage.....	1857.
	Assistant ingénieur, aqueduc d'Hamilton ; ingénieur résidant du chemin de fer d'Hamilton à Port-Dover.....	1857 à 1859.
	Travaux publics, Ontario, etc. ; havres de refuge, aliment. d'eau, édifices publics à Ottawa, et exam. de ch. de fer.	Février 1860-69.
	Un des inspecteurs des chemins de fer.....	1er mai 1863.
	Ingénieur de l'aqueduc, cité Pit Hole, Pennsylvanie.....	1865.
	Assistant ingénieur, localisation préliminaire et construction du chemin de fer Intercolonial.....	1868-70.
	Exploration du lac Shebandowan, route Dawson....	1869.
	Explor. et localisat. Agrandissement du canal Welland...	1870-71.
	Ingénieur en charge du canal Welland.....	Juillet 1872, au 31 janvier 1873.
	Ingénieur résidant, agrandissement du canal Welland, division nord.....	1873-88.
	Invité au congrès international de navigation à Bruxelles..	30 avril, 1885.
	Membre de l'Institut mécanicien des ingén. civils d'Angl..	
	Membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils....	20 janvier 1887.
	Aqueducs, Merritton, Simcoe et Chutes de Niagara.....	1888.
	Examen et rapports. Agrandissement projeté du canal Beauharnois ou un nouveau canal, dans le comté de Soulanges, sur la rive nord du Saint-Laurent.....	1889.
Mooney, William	Corps des ingénieurs, agrandissement du canal Lachine, division de Montréal.....	1873.
	Assistant ingénieur, écluse et barrage, etc., à Yamaska.... Décédé 2 janvier 1885.	1880-84.
Morris.....	Ingénieur avec Kinipple. Bassins Princesse Louise de Québec, et bassin de radoub de Lévis.....	1875-82.
	Bassin de radoub à Esquimalt, Colombie-Britannique..... *Voir* Kinipple et Morris.	1879-83.
Mortimer, Henry J.	Assistant de Samuel Hazlewood, ingénieur de district, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique.	
	Profil et tracé Ecluse du canal Fort-Frances, au pied du "Lac à la Pluie," sur la route Dawson.....	1875.
	Le plan de l'écluse, etc., a été ensuite modifié par G. F. Baillairgé, sous-ingén. en chef, travaux publics	1876.
	Voir Baillairgé, Hazlewood, Sutherland, H. Thompson.	
Mothersill, G. A.....	Sous l'ingénieur en chef. Quartiers généraux, Ottawa.....	Mai 1873-89.
Murdoch, William.....	Brise-lames. Collingwood, lac Huron.....	
	Ingénieur résidant. Travaux publics. Ontario. Havres du Port-Arthur et rivière Kaministiquia, etc.....	1871.
	Antérieurement employé, surtout sur le Pacifique Canadien, sur les chemins de fer de Picton et Trenton, de Manitoba et du Sud-Ouest, sur les chemins de fer Nord-Ouest, Central et de la Baie d'Hudson, comme ingénieur résidant, de district ou ingénieur en chef.....	15 oct. 1884-89. 1871 à 1884.
	Membre, Société Canadienne des Ingénieurs Civils.....	20 janvier 1887.
Nagle, Gerald J.....	1er surintendant, glissoires et estacades, rivière Ottawa....	1843 à 1846.
	Devis, glissoires et estacades, rivière Ottawa.....	28 juin 1843.
Nelson, J. M.....	Inondations de Montréal. Assistant ingénieur du havre....	1884.
Nichols, col., commandant des I. R.....	Route du canal Rideau explorée sous ses ordres par le capit. Jebb, Ingénieurs Royaux	1815.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service, etc.
Nish, A. G	Ing. en chef, trav. du havre de Montréal et du chenal des vaisse'x du fleuve St-Laurent, entre Montréal et Québec	1864 à 1875.
	Puis entrepreneur du bassin de carénage à Esquimalt, C.-B., etc., jusqu'à 1883. Décédé le 31 janvier 1888.	24 fév., 1880-83.
Norman, Thomas E.	Canal des Chats, rive nord de l'Ottawa	1853.
	Rapport sur les îles et les pouvoirs d'eau des Rapides des Chats, rivière Ottawa	1er mars 1858.
Normand, J. B	Rivière St-Maurice, glissoires, estacades, piles et barrages	1853-89.
	Nommé commissaire pour faire rapport sur les causes des inondations entre Québec et Montréal	4 oct. 1873.
	Rapport sur les causes des inondations	21 fév. 1874.
	Surintendant *ad interim* des glissoires et estacades, rivière Saint-Maurice	1875-76.
Odlum, Ed. John	Sous-ingénieur, agrandissement du canal Welland, division sud	Nov., 1872-88.
Oldfield, lieut.-col. J., commandant I.R.	Rapport sur tentatives de pétardement des portes de Québec	11, 13 juill. 1840.
Ostell, John	Architecte, arpenteur et ingénieur	1847-48.
Page, John, sen.	Ingénieur résidant, canal Welland	1842.
	Assistant ingénieur en chef, canal Welland	Sept., 1842.
	Ingénieur résidant. Jonction et canaux de Williamsburgh	1850-51.
	Ingénieur surintendant, canaux en bas de Kingston	1852-53.
	Ingénieur en chef. travaux publics, provinces de Québec et d'Ontario	5 nov. 1853.
	Sous-commissaire, travaux publics, Québec et Ontario	8 mars 1864.
	Ingénieur en chef, do Canada	15 mars 1864.
	Relevé et tracé commencé pour l'agrandissement du canal Welland	1870.
	Rapports sur l'agrandissem. des canaux, Lac Erié à Montréal	1872 à 1877.
	Rapport du canal projeté de la Baie Verte	10 déc. 1873.
	do spécial et général, canaux du Saint-Laurent	16 fév. 1880.
	Ingénieur en chef des canaux du Canada	1879-90.
	Quatrième président, Soc. Can. des Ingén. Civils, proposé pour 1890	1890.
Page, John, jun	Corps des ingénieurs, agrandissement du canal Lachine	Avril, 1876-79.
	Assistant ingénieur, canal Cornwall. Décédé 14 avril 1885.	1880-85.
Papineau, L. G	Corps des ingénieurs, travaux publics, Montréal, etc	1878-80.
	do do canal Chambly, etc.	1881-83.
	do relèvem. hydrograp. de la riv. Richelieu, etc.	1884-89.
	Membre associé, Société Canadienne des Ingénieurs Civils	24 fév. 1887.
Painchaud, Antoine	Ingénieur résidant, construction des chemins entre le bassin de Gaspé et du Saint-Laurent	1858-67.
	Président de la corporation des arpenteurs de la prov. de Q.	1884-89.
Parent, E. H	Bureau du cadastre seigneurial	1856-59.
	Aux quartiers généraux et aux arpentages, etc	15 sept. 1864-71.
	Ingénieurs résidant, canal Grenville	Juillet 1872-78.
	Ingén. surintendant, canaux Carillon, Grenville et Culbute	4 fév. 1879 au 1er mai 1880.
	Ingénieur surintendant, canaux Lachine, Beauharnois et Chambly, écluse et barrage de Saint-Ours, etc	12 mai 1880-90.
	Membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils	20 janv. 1887.
Pariseau, L. S	Corps des ingén., agrandissement du canal Grenville	1878 à juill, 1884.
	do relèvem. hydrographique, riv. Richelieu	1885-88.
	Membre associé de la Société Canad. des Ingénieurs Civils	24 fév. 1887.
Pearse, B. W	Ingénieur résidant, travaux publics, Colombie-Britannique	Juill. 1871 à 1881.
Perley, George E	Corps des ingénieurs à Ottawa	2 juin 1884-88.
	Ingénieur assistant, bassin de carénage de Kingston	Juin 1888-90.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service, etc.
Perley, H. F.	Corps des ingénieurs du gouvernem. du Nouv.-Brunswick.	Fév., '48, à juin, '52.
	do do	Août, '56, à déc., '60.
	do de la Nouvelle-Ecosse.	Mai, '63, à août, '65.
	Ingénieur en charge des chemins de fer du gouvernement du Nouveau-Brunswick	Mai, '70, à mai, '72.
	Ingénieur en charge du canal Saint-Pierre, Cap-Breton	31 janv. 1880-89.
	Ingénieur surintendant, travaux publics, Provinces Maritimes, gouvernement fédéral	1er mai, 1872.
	Ingénieur en chef des travaux publics du Canada	25 nov., 1880-90.
	Ingén. en chef, travaux, havre de Québec et bassin de Lévis	Sept., 1883-90.
	do chenal des navires de Montréal à Québec	31 déc. 1888-90.
	Vice-président de la Société des Ingén. Civils du Canada	24 juin 1887-89.
	Commission des inondations de Montréal	1886-88.
Perry, capit., Geo. H.	Canal des Chats, relèvement de la rivière Ottawa et de la rivière des Français	1853-58.
	Ingénieur résident, canal Culbute, haut de l'Ottawa. Décédé en 1888.	Sept., 1873-87.
Phillpotts, lieut.-col., I. R.	Ingénieur en charge, construction du canal Cornwall	1836.
	Rapport sur la navigation intérieure du Canada	31 déc. 1839 au 3 août 1840.
	Rapport sur l'agrandissement projeté du canal Welland	1841.
Pilkington, Woodford	Ingénieur résidant, nouveaux bassins de Québec et bassins de radoub de Lévis	1876 à 1883.
	Employé dans les Indes	1889.
Piper, capit., I.R.	Commissaire des travaux du havre de Montréal	1830-32.
Pound, Nicholas	Corps des ingén., travaux publics, exploration des havres	1888.
Power, S.	Ingénieur surintendant du canal Welland	1842-45.
	Devis pour construction de portes d'écluses, canal Welland	Oct., 1843.
Pritchard	Ingénieur assistant, canal Welland	1843-44.
Raaslof, col. de ; ingénieur russe	Ingénieur sous-marin. Examen des rapides du Saint-Laurent, entre le lac Ontario et le pied du lac Saint-Louis à Lachine, avec Maillefert	1854.
Randall, —	Rapport sur le canal Welland, en voie de construction	31 mai 1830.
Ranney, G. W.	Ingénieur surintendant. Canaux, glissoires, estacades et barrages, rivière Trent, entre Trenton, lac Ontario et le lac Scugog, inclusivement	4 mai 1855 à juillet 1873.
	Membre de la Société des Ingénieurs Civils du Canada	20 janv. 1887.
Read, capit. J. M.	Ingénieur du "Royal Staff Corps," gouvernem. Impérial.	
	En charge de la construction du canal de Grenville	1824.
Rheaume, L. N.	Corps des ingén., 2e agrandissement du canal Lachine	1er nov. 1877-84.
	Agrandissement du canal du Rapide Plat	Déc., 1884.
	do Cornwall	1er juillet 1885-89.
	Membre de la Société des Ingénieurs Civils du Canada	20 janv. 1887.
Richard, J. F	Exploration des havres, province de Québec	1881-89.
Rigney, James	Corps des ingén., chemins, Cantons de l'Est, P.Q.	1842.
	Asst. ingén., travaux, rivière Trent, à Bobcaygeon, etc. Décédé en Californie, 6 août 1863. Sépulture à London, Ontario.	1843-49.
Ritchie, Thomas	Corps des ingénieurs, Provinces Maritimes	1888.
Roberts, U.S., d'Angl.	Examen de la route du canal Wellend projeté avec MM. Hall et Clowes, ingénieurs anglais	1824.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service, etc.
Roberts, U.S., d'Angl...	Canal commencé 30 novembre 1824. do ouvert 30 novembre 1829. Ecluse en bois 110 × 22 × 7½ p. d'eau sur les buscs.	
Robertson, G. E	Corps des ingénieurs, 2e agrandissement du canal Lachine, division inférieure ou de Montréal.	Août 1873-85.
	Agrandissement du canal Cornwall, moitié supérieure.....	Juillet 1885-89.
	Membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils...	20 janvier 1887.
Robinson, Arthur G.....	Assistant-ingénieur. Canaux Lachine et Chambly.....	1843-48.
Rogers, R. B.....	Asst. ing. Glissoires, estacades et canaux, rivière Trent...	1878 à 1881.
	do Division Midland, ch. de fer du Grand Tronc...	1881 à 1882.
	do Exploration du canal de la Vallée de la Trent..	1882 à 1883.
	Ingénieur-surintendant, glissoires, estacades et écluses de la rivière Trent.....	1er juillet 1884-89.
	B. Sc. A. et membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils.....	12 mai 1888.
Rosa, Joseph.....	Corps des ingénieurs. Chemins, ponts, jetées, havres et améliorations des rivières, etc., province de Québec....	29 mai, 1856-89.
Rosamond, Joseph A....	Rapport, rivière Saint-François, moulins de Pierreville....	13 juillet 1875.
	Corps des ingénieurs, agrandissement du canal Lachine....	Juin 1876-82.
	Ingénieur résidant. Canal Murray, lac Ontario.....	Juin 1882 à 1889.
	Membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils....	24 février 1887.
Ross, John LeBreton....	Corps des ingénieurs. Travaux publics, Ontario et Québec. Décédé mai 1876.	Décembre 1856-76.
Rowan, James H.	Corps des ing. Travaux publics, ch. de fer et canaux.....	Mai 1860-72.
	Puis ingénieur de district, chemin de fer Canadien du Pacifique, Manitoba.....	1872 à 1882.
Roy, Charles F.....	Havres. Province de Québec et Provinces Maritimes.....	1879-80.
	Chenal des navires entre Saint-Roch et l'Ile-aux-Coudres.. Elu membre des Communes pour le comté de Kamouraska en 1877-78. Décédé 13 avril 1882.	1881.
Roy, George P....	Corps des ing. Travaux publics, havres, prov. de Québec.	1881-82, 1884.
Roy, Joseph R.....	Corps des ing. Travaux publics, exploration des rivières et havres de la province de Québec	1883-84.
	Membre associé de la Société Canadienne des Ing. Civils..	24 février 1887.
Royaux, ingénieurs, gouvernement impérial....	Agrandissement des canaux des Cascades, du Rocher-Fendu, du Vieux Fort ; écluses, 12 p. largeur, profondeur 3½ p.	1817.
	Canaux de l'artillerie, à Carillon, Chute à Blondeau et Grenville, rive nord de l'Ottawa. Ecluse 108 × 20 et 130¾ × 32½ ; 6 pieds d'eau sur les buscs. Plans et devis.	1819.
	Achevés	1833.
Rubidge, F. P.....	Assistant-ingénieur en chef, et architecte du Canada avant et après la confédération.....	15 décembre 1841 à juillet 1871.
	Rapport sur les débarcadères proposés en bas de Québec...	15 novembre 1846.
	En charge. Explorations et enquêtes, etc., lac Saint-Pierre.	1847.
	Rapport. Ecluse, barrage et dragage, rivière L'Assomption...	27 décembre 1848.
	do Ponts, etc., province de Québec, etc.....	29 novembre 1848.
	Plans des ponts construits sur les rivières Saint-Maurice, Champlain, Sainte-Anne de la Pérade, Jacques-Cartier, sur la route provinciale de la rive nord du Saint-Laurent, —et sur les rivières Etchemin, Bécancour, Godfroi, Nicolet, Melbourne, Châteauguay, etc., sur les grandes routes, sur le côté sud du St-Laurent.....	1843 à 1849.
	Bassins projetés au "Cap Rouge" en haut de Québec. Examen et rapport.....	1846.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service, etc.
Rubidge F. P.	Construction et améliorations, édifices du parlement et résidences vice-royales, etc., à Québec, Montréal et Toronto	1844 à 1865.
	Quatorze édifices construits pour palais de justice et prisons dans la province de Québec	1859 à 1862.
	Commission d'enquête, édifices du parlement et des départements	1862-63.
	Améliorations, résidence du gouverneur-général, à Rideau Hall, Ottawa	1865-1871.
	Rapport. Edifices et autres travaux.	1846 à 1871.
	Mis à la retraite	Juillet 1871.
	Réside à Montréal	Décembre 1889.
Rubidge, Thomas S.	Corps des ingénieurs, construction, canaux Williamsburgh.	1844.
	Ingénieur-surintendant. Approfondissement, Rapides des Galops ; ouvrage commencé en 1876 et terminé en 1882.	1875 à 1882.
	Ingénieur-surintendant. Canal Murray, entre la baie de Quinté et la baie Presqu'Ile, rive nord, lac Ontario	1881 à 1886.
	Ingénieur-surintendant. Canaux Burleigh, Buckhorn, Chutes Fénélon, etc., rivière Trent ; travaux commencés 1882, terminés 1888	1881 à 1888.
	Ingénieur-surintendant. Agrandissement, etc., canaux Williamsburgh	1880.
	Ingénieur-surintend. Agrandissement, etc., canal Cornwall. Travaux commencés en 1876 sur la moitié inférieure à partir de Cornwall en montant.	1876-1889.
Russell, Lindsay A.	Corps des ingénieurs. Travaux publics, exploration de la route Dawson, Fort-William sur la rivière Kaministiquia, près de la baie de Tonnerre, lac Supérieur au Fort-Garry, (Winnipeg) Manitoba	1857-1859.
Russell, Alexander J.	Ingénieur-surintendant. Ponts et chaussées, rive nord, Baie des Chaleurs, entre la Pointe de la Croix et le bassin de Gaspé	1841 à juin 1846.
	Contrat du pont de Rimouskl, S. Bradley et Jos. Garon	23 novembre 1844.
Scott, David	Assistant-ingénieur. Glissoires et estacades, rivière Ottawa.	1er octobre 1854-89.
Scott, W. L.	Assistant-ingénieur. Commissaires du havre de Montréal	19 mai 1875.
Secord, William F	Corps des ing. Agrandiss. du canal Welland, division sud.	Octobre 1872.
Shanly, Frank	Autrefois ingénieur de la ville de Toronto. Nommé ingénieur en chef du chemin de fer Intercolonial. Décédé le 13 septembre 1882.	23 juin 1880.
Shanly, Robert	Exploration du canal Ottawa jusqu'au lac Huron	1857-58.
Shanly, Walter	Ingénieur-surintendant. Construction du canal Beauharnois.	1842-48.
	Ingénieur en chef du chemin de fer Bytown et Prescott	1851-54.
	Ingénieur en charge. Canalisation projetée de la rivière Ottawa, entre Montréal et le lac Huron	1857-58.
	Inspecteur de chemins de fer, et ingénieur de divers travaux. Elu député aux Communes, 1863–72, juillet, 1885–90	29 octobre 1864-89.
	Membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils	24 février 1887.
Shaw, W. M.	Devis, etc., chemins d'Hamilton à Port-Dover, de London à Brantford, de Brantford à Woodstock	1842-44.
Simmons, Lieut. J. A., Ingénieurs Royaux	Rapport d'une tentative faite à Québec le 13 juillet 1840, de faire sauter par la poudre une porte de barrière	17 juillet 1840.
Sims, A. H.	Rapports sur les chemins, etc., district de Gaspé	1847-48
Simpson, Frank	Corps des ingénieurs. Canal Welland, division nord	1876.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service, etc.
Sippell, John G.....	Ingénieur-surint., canaux, province de Québec, non compris ceux de l'Ottawa, des ingénieurs royaux, jusqu'à 1857	Juillet, 1853 à 1877.
	Ingénieur-surintendant, agrandissement du canal Lachine et des canaux de l'Ottawa.....	1870 à 1877.
	Ingénieur-consultant, canaux de Lachine et Ottawa.....	1877-79.
	Décédé le 28 septembre 1879.	
Sirois, Joseph Eustache..	Corps des ingénieurs, explorations pour havres en bas de Québec et redressement du chenal des navires entre Québec et l'Ile-aux-Coudres.	1881-89.
Slater, James Dyson	Ingénieur-assistant, canal Welland.....	1842-46.
	Ing.-assist. sur les glissoires et estacades de la riv. Ottawa.	1846 à 1849.
	Ingénieur sur les routes empierrées, Ottawa à Aylmer et "Bell's Corners".....	1849-51.
	Ingénieur-résidant—Tracé et construction du chemin de fer, entre Bytown et Prescott, sous Walter Shanly, ingénieur en chef	1851-54.
	Arpentages, chemin de fer Montréal, Bytown et Pembroke	1854-56.
	Canalisation projetée de la rivière Ottawa, avec James Stewart, ingénieur civil, Robert Shanly, G. H. Perry, T. E. Norman et Mackenzie.....	1857-58.
	Ingénieur-surintendant, canal Rideau, etc.....	10 juin 1858, au 1er oct. 1872.
	Résigné le 12 septembre 1872.	
	Décédé le 26 octobre 1876.	
Smith, D. C	Surintendant des phares en amont de Montréal.....	21 juin 1855-80.
	Décédé le 1er mai 1880.	
Smith, Col. J. C., I.R...	Rapport et estimation des travaux proposés du canal Rideau conjointement avec le lieut.-col. sir G. Hoste et le major Harris, I. R., recommandant des écluses de 108 par 20 pieds et une profondeur d'eau de 5 pieds.....	1825.
Snow, W. B.	Corps des ingénieurs, travaux publics, Ottawa....	1er août 1880-89.
	Exploration des havres, Ontario, Québec et Prov. Maritimes	1882 à 1887.
	Autrefois employé surtout sur les chemins de fer et autres travaux importants en Angleterre où il était l'agent de l'évêque de Durham ; ultérieurement employé en Afrique	1837 à 1876.
	Employé sur divers travaux, en Canada.....	1876 à 1880.
Soare W. F.....	Corps des ingénieurs, travaux publics, havres, Ontario.....	1885.
	Décédé à Port-Stanley, 1889.	
Spence, J. B.....	Corps des ingénieurs, chemins de fer et canaux, Ottawa, etc.	Oct. 1876-89.
Starke, David.....	Secrétaire de la commission d'enquête, édifices du parlement, Ottawa.....	1862-63.
	Rapport sur l'exploration supplém., canal de la Baie-Verte.	27 déc. 1872.
	Ingénieur-surintendant, canaux, rivière Ottawa.....	1er mai 1880-89.
	do do nouv. canaux, riv. Trent, achèvem.	Avril 1887-88.
St. George, Percival W..	Commission sur les inondations de Montréal.....	1886-88.
	Ingénieur et arpenteur, corporation de Montréal.....	1889 et antérieurement.
	Membre du conseil, Société Canad. des Ingénieurs Civils.	1887-1890.
St. Laurent, Arthur.....	Corps des ingénieurs, travaux publics, explorations des havres, province de Québec.....	1885-89.
Steckel, Louis Joseph René.....	Assistant-ingénieur de G. F. Baillairgé, tracé de la rive sud du Saint-Laurent pour chemin du golfe, entre Ste-Anne-des-Monts et le cap Rosier, et le bassin de Gaspé.....	Janvier 1861-62.
	Corps des ingénieurs, travaux publics, Ontario et Québec...	Avril 1863-74.
	Exploration et forages, bassins de la princesse Louise, Qué.	1875-76.
	Corps des ingénieurs, officier en chef, Canada	1er juillet 1880.
	Exploration hydrographique et nivellement géodésique du Saint-Laurent et du Richelieu	Juillet 1881-89.
	Membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils....	9 février 1888.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service, etc.
Stevenson, Alexander...	Exploration avec André Trudeau pour le canal projeté entre les lacs Saint-François et Saint-Louis.....	1830-31.
	Rapport du canal projeté de Beauharnois par A. Stevenson et N. H. Baird.....	1835.
	Adopté sur la recommandation de Samuel Keefer dans son rapport du 17 février 1842.	
Stewart, James.....	Corps des ingénieurs. Travaux publics à divers endroits..	1843 à 1858.
	Carte de la débâcle des glaces à Montréal. Travaux de l'écluse Saint-Ours et du canal Beauharnois.....	1843–44–45.
	Route prop. de la Malbaie à la Baie des Ha ! Ha ! Saguenay	1847.
	Explorations et plans, jetées proposées en bas de Québec...	1846-47.
	Premier rapport général, travaux publics jusqu'à.....	1849.
	Arpentage et nouv. trav. canaux de Lachine et Beauharnois	1847-54.
	Chemin de fer du Grand Tronc.....	1854–55–56.
	Assist.-ing., canalis. proj. de la riv. Ottawa jusq. lac Huron.	1857-58.
	Voir rapport de Walter Shanly, 22 mars 1858.	
Stoker, George.....	Assistant-ingénieur. Canal Welland.....	1864.
Strong, W. O.....	Ingénieur en charge sous H. F. Perley, ingénieur en chef, travaux publics, du bassin de carénage à Kingston, Ontario.....	1er déc. 1888-90.
	Dessins et devis signés par H. F. Perley, ingénieur en chef des travaux publics.....	14 février 1889.
	Longueur du bassin, 280 pieds.	
	Largeur do 72 do au sommet.	
	Largeur à l'entrée du bassin, 48 pieds.	
	Profondeur do 15½ pieds, sous l'eau basse du lac Ontario.	
	La hauteur de l'eau varie de 5¼ pieds.	
	Contrat signé par N. K. et M. Connolly, et travaux commencés.....	23 avril 1889.
	Date stipulée pour l'achèvement.....	23 avril 1891.
	Estimation du coût, $260,680.85.....	
Sullivan, J. H.....	Corps des ing. Trav. publics. Amélioration des rivières, etc.	1880-87.
	Ingénieur-résidant, approfondissement du chenal, entre le lac Saint-François et la rivière Saint-Louis.....	1883-85.
	Amélioration de la rivière Assiniboine.....	1886.
Summerville, Peter.....	Assistant-ingénieur, travaux publics, exploration du havre de Victoria et rivière Fraser, Colombie-Britannique...	1er août 1883, au 6 juillet 1887.
	Membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils...	9 février 1888.
Sutcliffe, John.....	Corps des ingénieurs. Agrandissement du canal Lachine..	15 juillet 1872-81.
	do do Ste-Anne.	Juillet 1881-86.
	Bassins de Saint-Gabriel, canal Lachine.....	Août 1882-86.
	Quitta le service, mai 1886.	
	Membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils...	27 juin 1888.
Sutherland, Hugh.....	Ingénieur-surintendant, canal du Fort Frances, au pied du Lac à la Pluie, sur la route Dawson.....	1875-79.
	Canal 800 pieds de long, avec une écluse de 200 x 36½ pds, et 7 pieds d'eau sur le seuil inférieur de l'écluse, ouvrant la navigation entre les chutes de la Chaudière, à la tête du Lac à la Pluie, et l'angle nord-ouest du Lac des Bois, 164 milles.	
	Construction commencée.....	14 juin 1875.
	do terminée, excepté les portes d'écluse.	1878.
	Coût de la construction, $288,278.51, juqu'au.....	22 janvier 1879.
	Voir, Baillairgé, Hazlewood, Mortimer, H. Thompson.	
Swift, W. H. (de Boston, E.-U.).....	Ingénieur-consultant. Canal Caughnawaga. Recommande la route proposée par J. B. Mills, 19 février 1848.....	6 juin 1855.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service, etc.
Symmes, H. R.	Ingénieur surintendant, rivière Saint-Maurice, glissoires et estacades. Décédé le 8 octobre 1875.	24 fév. 1858 au 8 oct. 1875.
Taché, Joseph Charles.	Corps des ingénieurs à Ottawa	29 jan. 1872.
	Dessinateur en chef	1er juill. 1883.
	Travaux, havres, etc., en bas de Québec, exploration et construction	1882 à 1889.
Tait, Charles Maitland.	Employé sur l'exploration du canal Beauharnois	1842.
Tait, T. M.	Ingénieur des travaux du havre de Montréal	1845 à 1848.
Talcott, W. H.	Tracé, rapp. et évaluat., C. Saint-Pierre, Cap-Breton, N.-E.	1856.
Taylor, David	Ex. d'une route p. un c., entre le lac Huron et la riv. Ottawa. Fit rapport sur cette route, avec David Thompson et William Hawkins à l'honorable John Macaulay, arpenteur général du Haut-Canada, John S. Cartwright et le capitaine Baddeley des ingénieurs royaux, suivant l'acte du 4 mars 1837 du parlement du Haut-Canada. *Voir* app. 30, pp. 837 à 847, par G. F. B., Rapport des travaux publics, 1867-82.	1837.
Telford, Thomas	Rapport du canal projeté de la Baie Verte entre la baie de Fundy et le golfe Saint-Laurent	1826.
Temple, E. B.	Ingénieur résidant. Travaux, havre de Toronto	Avril 1888.
Thom, G., brigadier général breveté, E.-U.	Rapp. sur l'obstruction des riv. navig. par la sciure de bois.	27 août 1872.
Thompson, David	Astronome et arpenteur. Etablissement de la ligne de frontière entre le Canada et les Etats-Unis, pour l'Angleterre. *Voir* le rapport des commissaires de l'Angleterre et des Etats-Unis nommés pour définir la frontière, sous l'article VII du traité de Ghent daté du 23 octobre 1826. M. Thompson est cité comme étant le topogr. princ., et le signat. de 34 cartes dressées, relativ. aux front. *Voir* les traités commerciaux de Hertslets, vol. 13, page 906.	1816 à 1827.
	Fleuve Saint-Laurent	1817.
	Exploration du lac des Bois	1825.
	do du lac Saint-François	1832-34.
	do Canalis. de la riv. Ottawa jusqu'au lac Huron	1837.
	Exploration du chenal du lac Saint-Pierre et estimation du dragage p. l'approfondissem. du chenal des navires	1841.
Thompson, E. W.	Assistant ingén. Nouvelles écluses et barrage, C. Carillon.	Juillet 1872.
Thompson, H.	Ingén. assistant de Hugh Sutherland, canal du Fort Frances au pied du "Lac à la Pluie". *Voir* Baillairgé, Hazlewood, Mortimer, Sutherland	1875-79.
Thompson, H. B.	Agrandissement du canal Lachine	Déc. 1872.
	Assistant ingén. résidant. Canal Culbute, riv. Ottawa	Sept. 1873.
Thompson, H. G.	Rapport sur explor. et cartes indiquant les sondages du Saint-Laurent en amont du lac Saint-Louis	Sept. et déc. 1836-42.
Thompson, lieut.-col.	Ingénieurs royaux sous le gouvernement impérial. Succéda au major Bolton, I.R., en qualité d'ingénieur surintendant du canal Rideau	

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de service, etc.
Thompson, W. G. McNeill	Institut mécanicien des Ingéninieurs Civils d'Angleterre...	
	Ingénieur résidant. Division sud, agrandissement du canal Lachine	1872-88.
	Ingénieur assistant, canal Saut-Sainte-Marie, Canada	Jan. 1889.
	Entra au service du gouvernement fédéral en avril 1868, comme ingénieur de division sur les explor. et la localisat. du ch. de fer Intercolonial ; travailla dans la N.-E., et le N.-B., et la prov. de Québec jusqu'au printemps de 1872.	
	En charge de l'exploration du lac Saint-Louis	Printemps, 1872.
	Adolphe Larue, arp. prov., releva le lac Saint-Louis en 1836	
Tibbett, Hiram	Description d'une route projetée pour le canal Welland	1823.
Tomlinson, Joseph	Corps des ingénieurs, travaux publics, Canada	1er jan. 1870.
	Ingénieur surintendant des phares du Canada	5 mai 1871-80.
	Inspecteur des ponts de chemin de fer, etc.	9 fév. 1880-86.
	Officier retraité	16 oct. 1886.
Townsend, T. B	Corps des ingén., bur. de l'ingén. en chef, trav. pub., Ottawa	Sept. 1872-80.
	Entrepreneur des portes d'écluses, agrand. canal Welland..	17 juillet 1880, au 29 juillet 1882.
Tracy, B. H	Tracé de la route du canal projeté entre le lac Saint-Louis et le lac Champlain	1854.
	Voir Mills, Jarvis, Gamble, Swift.	
Tremblay, A. J	Corps des ingén. Exploration des havres en bas de Québec.	1888.
	Etudiant, Société Canadienne des Ingénieurs Civils	20 jan. 1887.
Trudeau, André	Exploration avec Alex. Stevenson au sujet des améliorations de la navigation entre les lacs Saint-François et Saint-Louis	1830-31.
Trudeau, Louis E.	Corps des ingénieurs. Exploration des havres, etc	Juillet 1875-80.
	do Canaux, etc., P.Q	1880-89.
Trudeau, Toussaint	Ingénieur assistant sur les chemins de fer, etc., Canada et les Etats-Unis	1846 à 1859.
	Secrétaire des travaux publics, Ontario et Québec	13 déc. 1859-64.
	Ingénieur en chef des travaux publics	8 mars 1864.
	Assistant commiss. des travaux publics, Ontario et Québec	15 mars 1864.
	Député-ministre, travaux publics, Canada	Mai 1868-79.
	do chemins de fer et canaux, Canada	22 sept. 1879-90
Trutch, sir J.W., C.M.G.	En charge des travaux publics et du bassin de radoub d'Esquimalt, Colombie-Britannique	1881 à jan. 1888.
	Antérieurement lieut.-gouv. de la Col.-Britannique.	
	Membre de la Société Canadienne des Ingénieurs Civils	17 sept. 1887.
Tully, Kivas	Ingénieur, commissaires du havre de Toronto	1853-88.
	Canal prop. entre la b. Georgienne, lac Ontario et lac Huron	1845-51.
Twiss, capit	Commandant des ingénieurs royaux.	
	Les premiers canaux sur le côté nord du Saint-Laurent entre les lacs Saint-Louis et Saint-François furent construits sous les direct. de cet officier, suivant des plans approuvés par le gouverneur Haldimand, entre les années	1779 et 1783.
	Ils étaient situés aux Cascades, Split-Rock, Trou du Moulin et Côteau du Lac ; les écluses avaient une largeur de 6 à 7 pieds entre les portes et une profondeur d'eau de 2 à 2½ pds s. les seuils, p. le pass. des bateaux avec charges de 30 à 40 quarts de farine.	
	263 bateaux, à 10 ch., 2 canots et 1 bateau, à 5 ch. chaque=£132 5 0, pour péages, passèrent par	

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Dates de services, etc.
Twiss, Capt.	ces canaux pendant la saison de 1781. *Voir* son rapport daté le	3 décembre 1781.
	Pour détails subséquents, *voir* le record du Col. Gother Mann, ing. roy.	
Valiquet, Ulric	Corps des ingén., trav. pub., Ottawa et en bas de Québec.	Mai 1873-89.
Vaughan, Captain	Surintendant du dragage du nouveau chenal direct dans le lac Saint-Pierre	1844-46.
	En charge du phare de Belle-Ile	1855-61.
	Décédé à Québec, 9 déc. 1869.	
Walton, D. S.	Corps des ing. Agrandiss. du canal Lachine ; écluse et barr. de St-Ours ; canal Chambly ; ponts et chaussées, etc., de Hull à Grenville, de Bytown à l'Orignal, etc.	1843-49.
Weller, J. L.	Corps des ing. Nouveaux canaux de la Trent.	Juillet 1882-89.
	do Agrand. du canal Cornwall, moitié d'aval.	Août 1888-89.
Wells, Alexander W.	Corps des ing. Explor. route Dawson projetée entre le Fort William sur la Kaministiquia, Baie du Tonnerre, lac Supérieur et le Fort Garry ou Winnipeg, Manitoba	1857 à 1859.
Wells, Arthur	Corps des ingénieurs, travaux publics, Ontario et Québec, chemins, Cantons de l'Est ; agrandissement du canal Lachine, etc.	1846.
West, James	Devis, pont sur le chenal occidental de la rivière Rideau, près de son embouchure	5 juillet 1845.
	Canal prop. de la B. Georg. entre l'Ottawa et le l. Huron.	23 février 1856.
Westmacott, lieut. S., I.R.	Rapport sur les causes des inondations à Montréal	29 juin 1841.
White, lieut. H. A., I. R.	Rapport sur une tentative de faire sauter par la poudre les portes du *Sally Port* à Québec	11 juillet 1840.
Williams, J. B.	Corps des ingénieurs, travaux publics, amélioration de la riv. Saskatchewan, etc., territ. du Nord-Ouest	1885-87.
Wise, Frederick Ashford Milbank	Corps des ingénieurs, exploration de la route du canal proposé du Saut Sainte-Marie, sous S. Keefer, ingénieur en chef, travaux publics, Canada	1852.
	Corps des ingénieurs. Construction et entretien, chemin de fer du Grand-Tronc	1853 à 1860.
	Corps des ingénieurs, travaux publics, arpentages, havres, etc., Ontario	1860-63.
	Ingénieur résidant. Construction, chemin de fer Erié et Niagara, et Buffalo et Salamanca un embranchement de "l'Atlantic et Great Western"	1864-66.
	Ingénieur en chef. Chemin de fer Saint-Laurent et Ottawa et ing. assist. de l'aqueduc d'Ottawa	1866-72.
	Ingénieur surintendant, canal Rideau d'Ottawa à Kingston	1872-90.
	Ingénieur surintend. Reconstruction du canal Tay entre le lac Rideau d'en haut et la ville de Perth, Ontario	1882-89.
	L'ancien canal, 8½ milles de long, avec 5 écluses de 100 × 20 et 4 pieds d'eau sur les seuils ; ascension totale, 28 pieds ; construit par une Cie en vertu de l'acte Guillaume IV, chap. 2, sect. 1, et autres actes	1831.
	Le nouveau canal, 7 milles de long, avec 2 écluses de 13 pds de chute, et 134 × 32 avec 5½ pds d'eau sur les seuils dur. l'eau basse de la riv. et des lacs. Construit par Manning et Cie, entrepr.	15 juin 1883 au 12 juillet 1888.
	Et par W. Davis et Cie, entrepreneurs	12 juilet 1888-90.
	Le nouveau canal sera ouvert le	30 juin 1890.

INGÉNIEURS employés sur les travaux publics du Canada—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux	Dates de service, etc.
Wise, Frederick Ashford Milbank	M. Wise est devenu membre de la Société Can. des Ingén. Civils	20 janvier 1887.
Wolfe, major Alex. Jos.	Ing. surintendant, chemin de Kempt, de Saint-Octave de Métis, près du Saint-Laurent à la Pointe à la Croix, Baie des Chaleurs	1830-32.
Wright, Benjamin	Agrandissement projeté du canal Welland	1833.
	do des canaux Williamsburgh	1833.
	Ingénieur consult., canal Cornwall	1833.
Wright, G. B	Rapport, améliorations, rivière Fraser, Colombie-Britann.	1875-80.
Yule, cap. P., Ing.R.	Surintendant, construction et réparations des canaux du Saint-Laurent	1830.
	Rapport sur les canaux du St-Laurent	1833.
	Plans, canal et écluse proposés à Ste-Anne, rive sud de l'Ottawa, pour remplacer l'ancienne écluse en bois, bâtie en 1816, dans le chenal de Vaudreuil, entre l'Ile Perrot et Vaudreuil	1835.
	Nouv. écluse en pierre, rive nord de la riv., 190 x 45 p., 6 p. d'eau sur les buscs, bâtie en 1840-43	
	Ecluse en pierre agrandie, 200 × 45 p., 9 p. d'eau sur les buscs; nouveau chenal avec encaissement et terrassement de chaque côté dans la rivière en aval de l'écluse, travaux commencés en 1873, terminés verts 1883	

N.B.—Voir notes sur la page du titre et l'Addenda à la page suivante.—G.F.B.

ADDENDA aux "Ingénieurs employés sur les travaux publics du Canada."—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Date de service, etc.
Almoy, J	Rapport sur le canal "Saut-Sainte-Marie" à la législature de l'Etat du Michigan, antérieurement à	1847.
	Voir Rapport de l'hon. H. H. Killaly	30 mars 1847.
Bailey, C.E	De Kingston, Ont., nommé ingén. de la prov. de l'Ile du P.E. Décédé en 1882. Son successeur n'a pas été nommé.	1877 à 1882.
Beckwith, Adolphus G	Ingénieur provincial du Nouveau-Brunswick. Succéda à Walter M. Buck, décédé	1890.
Ford, capit., I.R	Surintendant des travaux, canal Grenville	1846.
Gordon, lieut., I. R	Corps des ingénieurs, canal Grenville	1844.
Gregory, Charles Currie, I.C	Ingén. assist., embr. Sarnia du ch. de fer "Great Western"	1857-59.
	do ch. de fer "European et North Western," mainten. l'Intercolonial—Div. supérieure de Salisbury.	1859 à 1861.
	Ingénieur de la cité de Frédéricton, N.-B	1862 à 1867.
	Ch. de fer "European et North American." En charge de la Division Est	1867 à 1869.
	Tracé préliminaire. Emb. du chemin de fer Carleton	1870.
	Ingénieur en chef. Construction du chemin de fer I. du P.-E.	1871 à 1875.
	Ingénieur en charge. Tracés divers. Chemin de fer du Nord, Québec	1876.
	Ingén. en chef. Extension Est. Ch. de fer, Nouvelle-Ecosse	1876 à 1878
	Arbitre. Récl. du ch. de fer Can. du Pac., contre la Reine.	1889-90.
Hadden, lieut., I.R	Corps des ingénieurs. Canal Grenville	1834.
Hayes, capit., "Royal Staff Corps"	Corps des ingénieurs. Canal Grenville	1834.
Howorth, lieut., I. R	Corps des ingénieurs. Canal Grenville	1836.
Murphy, Martin	Ingénieur provincial et surintendant de tous les travaux provinciaux de la Nouvelle-Ecosse	1867-1890.
Rendel, J. M., I. C	"Un ingénieur civil très éminent." Ingénieur consultant avec l'hon. H. H. Killaly, le capit. Bayfield et le capit. Beaufort, au sujet de la navigation du lac Saint-Pierre.	
	Voir rapport de Killaly	1843-44.
Smythe, major général, J. Carmichael	Rapport au bureau de l'ordonnance contre le projet des canaux de grandes dimensions, par le lieut.-col. By. Ce dernier écrivit le 13 juillet 1826, au général Mann, qu'il était nécessaire pour le commerce et pour des raisons militaires de construire des canaux assez grands pour le passage des vapeurs de 110 à 130 pds de long, de 40 à 50 pds de large, et d'un tirant d'eau de 8 pds. Le lieut.-col. By, soumet l'estimation du coût probable des canaux comme suit :— Welland, £400,000 ; Rideau, £400,000 ; Grenville, £100,000 ; côté nord, Ile de Montréal, £150,000 ; Richelieu, £150,000. Les canaux furent construits suivant les dimensions limitées recommandées par le major général Smyth dans son rapport. *Voir* le rapport de Douglas Brymner, archiviste, 1889.	
Stehelin, capit., I.R	Ingénieur surintendant général de la construction, canal Grenville, entre	1819 et 1833.
Taylor, Thomas Dixon, I.R	Ingén. assist., construction du chemin de fer Intercolonial.	Mai '69 à déc. '74.
	Tracés et construction. Ch. de fer Canadien du Pacifique	Fév. '75 à sept. '77.
	et aussi pendant partie de	1878-79 et 1880.

ADDENDA aux "Ingénieurs employés sur les travaux publics du Canada."—*Suite.*

Ingénieurs.	Travaux.	Date de service, etc.
Taylor, Thomas Dixon, I. R.	Tracés de chemin de fer, Terreneuve	Juillet à déc. 1880.
	Ingénieur résidant, canal Tay	Mars 1882 à janvier 1889.
Vavasour, lieut., I.R.	Corps des ingénieurs. Canal Grenville	1840.
Walsh, Edmund J	Ingénieur assistant. Travaux de comtés et de municipalités. Province d'Ontario	1877-1880.
	Ingén. assist. Ch. de fer C. du P., Div. des Mont. Rocheuses	1881.
	do Ch. de fer Pacifique Nord et Cie O. et T.	1882.
	do Sur une division du chemin de fer C. du P.	1882-1885.
	do Ch. de fer Cap-Breton—pour le département des chemins de fer et canaux	1885 à 1889.
	Ingénieur en charge. Tracés. Section du chemin de fer entre Harvey et Salisbury pour le département des chemins de fer et canaux	1889-1890.
White, lieut., I. R.	Corps des ingénieurs. Canal Grenville	1844.

ANNEXE N° 20.

CORRESPONDANCE OFFICIELLE

Du 1er juillet 1867, au 30 juin 1889.

ANNEXE N° 20.

CORRESPONDANCE OFFICIELLE.

LETTRES reçues et envoyées du 1er juillet 1867 au 30 juin 1889.

Années.	Reçues.	Envoyées.
1867—Du 1er juillet au 31 décembre	2,075	1,511
1868 do 1er janvier au 31 décembre	3,498	2,317
1869 do do do	3,448	2,171
1870 do do do	4,961	3,185
1871 do do do	6,268	3,983
1872 do do do	8,333	4,428
1873 do do do	10,072	5,707
1874 do do do	9,800	5,043
1875 do do do	9,006	5,006
1876 do do do	7,971	4,773
1877 do do do	7,517	4,425
1878 do do do	6,886	4,021
1879 do do au 6 octobre	7,186	4,547
1879 do 7 octobre au 31 décembre	2,033	810
1880 do 1er janvier do	8,451	4,410
1881 do do do	9,599	5,529
1882 do do do	10,505	5,699
1883 do do do	11,633	6,227
1884 do do do	13,114	6,903
1885 do do do	8,977	5,321
1886 do do do	9,644	5,352
1887 do do au 30 juin	4,866	2,735
1887 do 1er juillet do 1888	10,493	6,343
1888 do do do 1889	10,522	7,042

NOMBRE de chèques envoyés par le comptable à la division du secrétaire, et expédiés par la poste, de 1882 à 1889.

Année.	——	Nombre.
1882	Du 22 septembre au 30 juin 1883	1,566
1883	do 1er juillet do 1884	3,366
1884	do do do 1885	3,298
1885	do do do 1886	3,466
1886	do do do 1887	4,198
1887	do do do 1888	4,692
1888	do do do 1889	4,960

CHÈQUES émis par le ministère des finances et expédiés de la division du secrétaire.

Année.	——	Nombre.
1885	Du 1er avril au 30 juin 1885	245
1885	do 1er juillet do 1886	954
1886	do do do 1887	1,158
1887	do do do 1888	918
1888	do do do 1889	887

LETTRES reçues et envoyées, bureau de l'architecte en chef, du 1er janvier 1880 au 30 juin 1889.

Années.	Reçues.	Envoyées.
1880—Du 1er janvier au 30 juin		1,273
1880 do 1er juillet do 1881		2,943
1881 do do do 1882		2,859
1882 do do do 1883	3,538	4,600
1883 do do do 1884	3,860	6,004
1884 do do do 1885	4,500	6,718
1885 do do do 1886	6,075	6,450
1886 do do do 1887	6,816	6,380
1887 do do do 1888	6,947	6,870
1888 do do do 1889	6,484	7,667

LETTRES envoyées du bureau de l'ingénieur en chef, du 10 janvier 1880 au 30 juin 1889.

Année.	——	Nombre.
1880	Du 10 janvier au 30 juin	418
1880	do 1er juillet do 1881	1,795
1881	do do do 1882	2,352
1882	do do do 1883	2,651
1883	do do do 1884	3,611
1884	do do do 1885	3,119
1885	do do do 1886	2,867
1886	do do do 1887	3,281
1887	do do do 1888	3,552
1888	do do do 1889	4,229

NOTE.—Les lettres, y compris les rapports, reçues dans le bureau de l'ingénieur en chef peuvent être évaluées au taux de deux reçues pour une envoyée.

ANNEXE No. 21.

ETAT

DES

DROITS DE GLISSOIRES ET D'ESTACADES.

DISTRICT D'OTTAWA.

ETAT des Droits de Glissoires et d'Estacades qui étaient dus au 30 juin 1889, qui restaient à percevoir le 30 septembre 1889, et des montants perçus jusqu'au 30 novembre 1889, inclusivement.

RENVOI N° 103,990.

Débiteurs.	Dettes bonnes et douteuses.	Droits d'estacade Chaudière en suspens — *voir* note *A*	Droits. Autres glissoires et estacades.	Droits ordinaires. Glissoires et estacades.	Total. Droits non perçus le 30 sept. 1889.	Année de l'échéance.	Montants perçus depuis, jusqu'au 30 nov. 1889, inclusivement.	Observations.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		$ cts.	
John et Wm. McLean	53 14	.....	.....	.....	53 14	1873	.....	Insolvable.
James Yuill	9 29	.....	.....	.....	9 29	1876	.....	Surcharge.
John Rowan	342 50	.....	.....	.....	342 50	1872 et 1873	.....	Insolvable.
Lemieux et Charette	21 30	.....	.....	.....	21 30	1873	.....	do
Taillon et Lapierre	148 10	.....	.....	.....	148 10	1873 et 1874	.....	do
Mosgrove et McHarry	261 42	.....	.....	.....	261 42	1873 et 1874	.....	do
W. C. Wells	600 90	.....	.....	.....	600 90	1873 et 1874	.....	do
Dufresne et McGarity	528 80	.....	.....	.....	528 80	1874 et 1875	.....	do
Walton Smith	171 46	.....	.....	.....	171 46	1874 et 1875	.....	do
A. H. Baldwin	3,507 92	.....	.....	.....	3,507 62	1871 à 1874	.....	do
Hon. James Skead	9,807 65	.....	.....	.....	9,807 65	1861-'63-'64-1869, 1875 à 1878	.....	do
Batson et Currier	5,558 70	.....	.....	.....	5,558 70	1875 à 1877	.....	do
A. F. A. Knight	546 30	.....	.....	.....	546 30	1878	.....	do
James Walker	11 25	.....	.....	.....	11 25	1877	.....	do
R. Campbell et Fils	283 50	.....	1,275 00	.....	1,558 50	1879 à 1881	.....	do
W. C. Edwards et Cie	.....	.....	480 37	2,022 18	2,502 55	1886 et 1888	2,022 18	$480.37 est une surcharge.
John R. Booth	.....	9,871 93	398 88	.....	10,270 81	1881 à 1888	.....	$398.88 contre-réclamation à cause de dommages causés par rupture de l'estacade de Coulonge.
Perley et Pattee	.....	8,889 85	2,455 06	.....	11,344 91	1867 et 1868	.....	$2,035.96 contre-réclamation à cause de dommages causés par rupture de l'estacade de Madawaska.
						1880 à 1888	.....	$419.10 contre-réclamation à cause de dommages causés par la rupture de l'estacade de Coulonge.
The Bronsons & Weston Lumber Cie	.....	8,180 79	.....	.....	8,180 79	1881 à 1885	.....	
Pierce et Cie	.....	462 18	.....	.....	462 18	1888	.....	
G. A. Grier et Cie	.....	1,060 59	.....	.....	1,060 59	1886 et 1887	.....	
Succession feu Levi Young	.....	1,461 20	.....	.....	1,461 20	1881 à 1885	.....	
W. Mason	.....	413 85	.....	1,097 81	1,511 66	1881 à 1888	1,097 81	
Gilmour et Cie	.....	406 27	.....	.....	406 27	1884	.....	
John Rochester	.....	258 88	.....	.....	268 88	1881 à 1883	.....	
J. et B. Grier	.....	.....	76 84	.....	76 84	1873	.....	Surcharge.
R. et W. Conroy	.....	.....	95 42	.....	95 42	1882 et 1883	.....	do rapportée dans la pièce, S 38 p. mars 1886.

[1889]

McLachlin Frères			2,102 46		2,102 46	1887 et 1888		Prétendent que les estacades de Madawaska leur sont inutiles.
A. et P. White			101 00		101 00	1881		Surcharge.
J. et G. Bryson			252 20		252 20	1886		Contre-réclamation à cause de rupture de l'estacade de Coulonge.
B. Caldwell et Fils			4 33		4 33	1887		Surcharge.
E. B. Eddy				458 25	458 25	1886		Paiements en dispute entre Eddy et Alex. Fraser.
La Cie manufact. de E. B. Eddy				124 78	124 78	1887	123 98	80 centins en dispute—n'ont pas reçu les billots.
James G. Bryson				73 50	73 50	1886		Insolvable.
Costello Frères				90 62	90 62	1882		do
James Dempster				231 98	231 98	1883 à 1888	231 98	
N. E. Cormier				2,528 34	2,528 34	1883 à 1888	200 00	
R. Hurdman et Cie				5,461 17	5,461 17	1887 et 1888	3,043 33	
Joseph Johnson				76 13	76 13	1888	76 13	
John R. Booth				280 00	280 00	1889	280 00	
Total	21,852 23	31,005 54	7,241 06	12,444 76	72,544 09		7,075 41	

NOTE A.—*Droits d'estacades à la Chaudière.*—Le taux est de ⅓ de centin sur les billots auxquels servent les estacades de la Chaudière depuis 1881, suivant l'O. C. du 19 juin, 1880. Les propriétaires des scieries prétendent que le tiers d'un centin qu'ils paient pour l'estacade des Chenaux comprend le droit de passage le long des estacades de la Chaudière, suivant la convention faite en 1880. La perception de ces droits a été retardée par ordre du ministre du revenu de l'intérieur le 5 mai 1882.

SOMMAIRE.

Dettes bonnes et douteuses	$21,852 23	
Droits d'estacade à la Chaudière, en suspens	31,005 54	
Droits de glissoires et d'estacades ailleurs, en dispute	7,241 56	
		$60,099 33
Droits ordinaires, 1882 à 1888	$12,164 76	
do 1889	280 00	
		12,444 76
		$72,544 09

NOTE.

Droits ordinaires qui étaient dus le 30 septembre 1889	$12,444 76
Montant de ces droits perçus jusqu'au 30 novembre 1889	7,075 41
Droits ordinaires qui étaient dus le 30 novembre 1889	$5,369 35
Autres droits comme ci-dessus	60,099 33
Montant dû le 30 novembre 1889	$65,468 68

OTTAWA, 30 novembre 1889.

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoires et d'estacades.

CANADA

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

POUR LE

DERNIER EXERCICE, DU 1ER JUILLET 1888 AU 30 JUIN 1889,

CONCERNANT LES CONSTRUCTIONS SOUS SON CONTROLE.

SOUMIS EN CONFORMITÉ DES DISPOSITIONS DES STATUTS REVISES DU CANADA CHAPITRE 37, ARTICLE 28.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DE LA CHAMBRE DES COMMUNES.

OTTAWA:
IMPRIMÉ PAR BROWN CHAMBERLIN, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE.

1890.

MATIÈRES DU RAPPORT.

CHEMINS DE FER.

EXPOSÉ GÉNÉRAL. PAGE.

Relevé de la statistique générale des chemins de fer 9
Routes entre Montréal et Halifax 10

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE :

Distances—Ligne-mère 11
Convention et arbitrage 11

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT :

Longueur des lignes 12
Situation financière 12

INTERCOLONIAL :

Table des distances 13
Dépenses imputables sur le compte du capital 13
do do revenu 14
Recettes brutes et frais d'exploitation de l'exercice 14
Tableaux comparatifs du trafic 14
Items généraux 15
Embranchement de Windsor 16
Prolongement-Est 17
Division d'Oxford et New-Glasgow 18
Division du Cap-Breton 18
Harvey-Salisbury 18
Digby-Annapolis 19

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD :

Distances sur la ligne et les prolongements 19
Dépenses portées au compte du capital et du revenu 19
Recettes brutes et dépenses de l'exercice 20
Tableaux comparatifs du trafic 20
Embranchement de Carleton 21

ACTION DU GOUVERNEMENT RELATIVEMENT À CES LIGNES.

Exposé général indiquant les paiements faits 21
Chemin de fer Albert du Sud 22
Chemin de fer Alberta et Athabaska 51
Chemin de fer de l'Atlantique et du Nord-Ouest 22
Chemin de fer de la Baie des Chaleurs 24
Chemin de fer de la jonction de Beauharnois 25
Chemin de fer de Belleville et Hastings-Nord 26
Chemin de fer de Brandon et du Sud-Ouest 51
Chemin de fer de Brantford, Waterloo et lac Erié 26
Chemin de fer de Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie 26
Chemin de fer de Bouctouche et Moncton 26
Chemin de fer de l'Atlantique Canadien 27
Chemin de fer Canadien du Pacifique 52
Chemin de fer de Caraquette 28
Chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick 29
Chemin de fer de Transport maritime de Chignectou 29
Chemin de fer de la vallée de Cornwallis 30
Compagnie de chemin de fer et de houille de Cumberland 30
Compagnie dite "Dominion Lime" 31
Chemin de fer du comté de Drummond 31
Chemin de fer d'Elgin, Petitcodiac et Havelock 31
Compagnie de pont de Frédéricton et Sainte-Marie 32
Chemin de fer du Grand-Oriental 32
Chemin de fer du Grand-Nord 33

ACTION DU GOUVERNEMENT RELATIVEMENT À CES LIGNES—*Suite.*

PAGE.
Chemin de fer du Grand Nord-Ouest Central 52
Chemin de fer de Jonction de Guelph 33
Chemin de fer d'Embranchement de Harvey 33
Chemin de fer de Hereford 34
Chemin de fer de Irondale, Bancroft et Ottawa 34
Chemin de fer de Joggins 34
Chemin de fer du Lac Seul 53
Chemin de fer du lac Erié, Essex et rivière Détroit 35
Chemin de fer de colonisation du lac Témiscamingue 35
Chemin de fer de Leamington et Sainte-Claire 36
Chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest 53
Chemin de fer de Colonisation du Manitoba Nord-Ouest 54
Chemin de fer de Minudie 36
Chemin de fer de Montréal et de la jonction de Champlain 36
Chemin de fer de Montréal et lac Maskinongé 37
Chemin de fer de Montréal et Sorel 37
Chemin de fer de Montréal et Occidental 37
Compagnie de chemin de fer et de houille de Medicine-Hat 56
Chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec 37
Chemin de fer du Nord et de la Jonction du Pacifique—Gravenhurst à Callander 38
Chemin de fer *Northern and Western* 39
Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest 57
Compagnie de chemin de fer du Nord-Ouest du Canada 56
Chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse 40
Chemin de fer de l'Ontario et du Pacifique 41
Chemin de fer Ontario et Québec 41
Compagnie de chemin de fer et de navigation d'Oshawa 45
Chemin de fer d'Ottawa et de la Vallée de la Gatineau 41
Chemin de fer de Pontiac et de la jonction du Pacifique 42
Chemin de fer de Pontiac et Renfrew 41
Chemin de fer de Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest 45
Chemin de fer Québec-Central 42
Chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean 43
Chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix 46
Compagnie de chemin de fer et de bateaux de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan 57
Compagnie de chemin de fer et de houille de la vallée du Daim 58
Ligne Directe 44
Chemin de fer Shuswap et Okanagan 45
Chemin de Norfolk-Sud 44
Chemin de fer de Sainte-Catherine et Niagara-Central 44
Compagnie du Tunnel Frontière de Sainte-Claire 46
Chemin de fer de la vallée de Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup 47
Chemin de fer du Saint-Laurent, des Basses-Laurentides et du Saguenay 48
Chemin de fer de la vallée de Stewiacke à Lansdowne 47
Chemin de fer de Témiscouata 48
Chemin de fer de la vallée de la Tobique 49
Chemin de fer des Mille-Iles 49
Chemin de fer de Vaudreuil et Prescott 46
Chemin de fer des Comtés de l'Ouest 49
Chemin de fer du Pacifique de l'Ouest d'Ontario 50
Compagnie de chemin de fer et de navires de Winnipeg à la Baie-d'Hudson 59
Chemin de fer de la Montagne-de-Bois et Qu'Appelle 60
Chemin de fer Woodstock et Centreville 46
TUNNEL DU DÉTROIT DE NORTHUMBERLAND 60

COMITÉ DES CHEMINS DE FER DU CONSEIL PRIVÉ :
Causes entendues précédemment 61

LIGNES SUBVENTIONNÉES :
Liste des lignes subventionnées en 1882 63
do do 1883 64
do do 1884 66
do do 1885 70
do do 1886 73
do do 1887 77
do do 1888 82
do do 1889 84
SUBSIDES EN TERRES accordés en 1884, 1885, 1886, 1887 et 1889 89

CANAUX.

PAGE.
Liste des canaux 92
Revenu 92

LE FLEUVE SAINT-LAURENT ET LES LACS :
Information générale 93
CANAL LACHINE 95
do BEAUHARNOIS 96
do CORNWALL 96

CANAUX WILLIAMSBURGH :
Canal de la Pointe Farran 97
do du Rapide-Plat 98
do des Galops 98
do do Rapide, amélioration du chenal 99

CANAL WELLAND :
Ligne principale, du lac Ontario au lac Erié 99
Bras de la rivière Welland 99
Canal d'alimentation de la Grande-Rivière 100
Branche de Port-Maitland 100

MONTRÉAL, OTTAWA ET KINGSTON :
Description générale 101
Table des distances 101
Ecluse de Sainte-Anne 102
Canal Carillon 102
do Grenville 102

HAUT DE LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS :
Ecluse et digue de la Culbute 103
CANAL RIDEAU 103

CANAL TAY :
Travaux de construction 104

RICHELIEU ET LAC CHAMPLAIN :
Description générale 105
Ecluse et barrage de Saint-Ours 106
Canal Chambly 106
RIVIÈRE RICHELIEU, levée hydrographique 107
CANAL SAINT-PIERRE 107

NAVIGATION DE LA RIVIÈRE TRENT :
Description 107
Etendues navigables et non navigables 108
Nouveaux travaux 110

CANAL MURRAY 110
do DU SAUT SAINTE-MARIE 111
COMMISSION SUR LA NAVIGATION DE LA TRENT 111

CARTES.

(ENTRE LE RAPPORT ET LES ANNEXES.)

1. Carte générale du Canada.
2. Nouvelle-Ecosse, Cap-Breton, Ile du Prince-Edouard et partie du Nouveau-Brunswick.
3. Nouveau-Brunswick et partie du Maine et de Québec.
4. do do y compris Montréal.
5. Ontario-Est et partie de Québec.
6. Ontario-Ouest.
7. Manitoba et Assiniboïa.

DIAGRAMME.

Canaux du Canada.

ANNEXES.

PAGE

Etat de la dépense durant l'année 2
Dépense totale pour la construction et l'agrandissement 4
Etat des paiements faits sur les subventions votées aux chemins de fer 8
Rapport sur les chemins de fer en voie d'exploration préliminaire et de construction, par Collingwood Schreiber, ingénieur en chef—
Ligne directe Harvey-Salisbury 9
Chemin de fer Oxford et New-Glasgow 9
do du Cap-Breton 11
do Digby et Annapolis 13
Rapport général sur les chemins de fer de l'Etat en exploitation, par Collingwood Schreiber, ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'Etat 14
Chemin de fer Intercolonial 15
Prolongement-Est 19
Embranchement du chemin de fer de Windsor 11
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard 20

RAPPORTS DES SURINTENDANTS, ETC. :—

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

Chemin de fer Intercolonial—
Rapport par D. Pottinger, surintendant en chef 21
do T. Williams, premier comptable 25
do P. S. Archibald, ingénieur en chef 33
do H. A. Whitney, mécanicien en chef 39
Tableau des accidents 46

Chemin de fer de Prolongement-Est—
Rapport par D. Pottinger, surintendant en chef 54
do T. Williams, premier comptable et trésorier 55
do H. A. Whitney, mécanicien en chef 62
do P. S. Archibald, ingénieur en chef 60
Tableau des accidents 59

Chemin de fer d'embranchement de Windsor—
Rapport par D. Pottinger, surintendant 63
do R. B. Boggs, comptable 64
do P. S. Archibald, ingénieur 67

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—
Rapport par J. Unsworth, surintendant 68
do W. T. Huggan, comptable 72
do J. Unsworth, mécanicien surintendant 79
Tableau des accidents 86

CANAUX.

Rapport sur les canaux de Welland et du Saint-Laurent—
Canal Welland 87
do Murray 91
Canaux de Williamsburg 91
Canal de Cornwall 93
Lacs Saint-Louis et Saint-François 97
par J. Page,
Ingénieur en chef des canaux.

CANAL LACHINE 98
Canal Beauharnois 99
do Chambly 100
do Saint-Ours 101
par E. H. Parent,
Ingénieur-surintendant.

Profondeur de l'eau sur les buscs d'écluse à l'entrée des canaux de Lachine, Beauharnois et Chambly 103
Relevé des sommes perçues pour amendes, dommages, etc., sur ces canaux 105
Rapport sur le relevé hydrographique de la rivière Richelieu 107
par L. S. Pariseau.

Rapport sur les travaux à l'écluse de Saiut-Ours 109
par L. G. Papineau.

CANAUX—*Fin.*

PAGE.

CANAUX DE LA RIVIÈRE OTTAWA—Construction—Entretien 114
Sainte-Anne, Grenville, Carillon et Culbute 114
par D. Starke,
Ingénieur-surintendant.

CANAL RIDEAU 116
par F. A. Wise,
Ingénieur-surintendant.

CANAL TAY 119
par F. A. Wise,
Ingénieur-surintendant.

TRAVAUX DU CANAL TRENT 120
par Richard B. Rogers,
Ingénieur-surintendant.

CANAL SAINT-PIERRE 122
par Henry F. Perley,
Ingénieur-dirigeant

Navigation du Saint-Laurent, tableau des distances 123
Tableau des distances entre Ottawa et Kingston 124
Tableau indiquant la date de la fermeture des canaux en 1888 et leur ouverture en 1889 125
Tableau des contrats passés entre le 1er juillet 1888 et le 30 juin 1889 126

Tableau général indiquant :—
1. Les pouvoirs hydrauliques et autres propriétés publiques loués sur les canaux et chemins de fer, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1889 130
2. Les propriétés achetées et vendues par le ministère, pendant l'exercice clos le 30 juin 1889 134
3. Conventions relatives aux subventions 146

Rapport sur la marche des travaux de construction sur les chemins de fer subventionnés en argent .. 148
par Collingwood Schreiber,
Ingénieur-surintendant.

Liste des chemins de fer en faveur desquels le parlement a voté des subventions 152
Crédits en vertu des actes des subsides annulés ou amendés par des actes subséquents du parlement 160

RECETTES DES CANAUX.

Rapport de la division des recettes des canaux, accompagné d'états 164
par B. H. Teakles,
Premier commis, recettes des canaux.

INDEX DE LA STATISTIQUE DES CANAUX.

FINANCES.

Etat.	——	Page
1	RECETTES DES CANAUX, Percepteurs des—En compte avec le revenu	166
2	do do do la dépense	170
3	LOCATIONS DES CHUTES D'EAU, ETC.—Relevé du compte des locataires	172
4	REMBOURSEMENTS, Etat des—Indiquant le nom des personnes auxquelles ils ont été faits et en vertu de quelle autorité	173

STATISTIQUES—(Annexe A.)

CANAUX.

—	Détails du mouvement, par ordre alphabétique.		Détails du mouvement de parcours complet, par ordre alphabétique.		Détails du mouvement local, par ordre alphabétique.		Détails du mouvement, par catégories.		Mêmes détails sous divers chefs.	Péages mensuels sur chaque canal.		Nombre, tonnage et pavillons des navires qui ont fréquenté les canaux.		Tableau comparatif du mouvement total du fret, des passagers et des navires, pour les quatre derniers exercices terminés le 30 juin 1889.	Tableau comparatif du tonnage des navires et des marchandises pour les quatre derniers exercices terminés le 30 juin 1889.
	Exercice terminé le 30 juin 1889.	Saison de navigation, 1888.	Exercice terminé le 30 juin 1889.	Saison de navigation, 1888.	Exercice terminé le 30 juin 1889.	Saison de navigation, 1888.	Exercice terminé le 30 juin 1889.	Saison de navigation, 1888.	Exercice terminé le 30 juin 1889.	Exercice terminé le 30 juin 1889.	Saison de navigation, 1888.	Exercice terminé le 30 juin 1889.	Saison de navigation, 1888.		
	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.
Canal Welland	176	234	180	238	184	242	210	272	216	222	278	224	280	228	230
Canaux du Saint-Laurent	187	246	192	250	196	254	210	272	216	222	278	224	280	228	230
Canal de la baie de Burlington	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	229	231
Canaux de l'Ottawa	199	258	.....	.....	.....	.....	210	273	216	223	278	225	281	229	231
Canal Chambly	202	262	.....	.....	.....	.....	210	273	216	222	278	225	281	228	230
Canal Rideau	205	266	.....	.....	.....	.....	210	273	216	223	279	225	281	229	231
Canal Saint-Pierre	208	270	.....	.....	.....	.....	210	273	216	223	279	225	282	.....	.....
Canaux de la Vallée de Trent	209	271	.....	.....	.....	.....	210	273	216	223	279	226	282	.....	.....

STATISTIQUES (Annexe A.)—*Fin.*

Numéro.	——	Page
22	Quantité de chaque article transporté pendant les deux derniers exercices terminés le 30 juin 1889, par ordre alphabétique	232
(A) 19½	Tableau comparatif du grand total du fret passé par les canaux sous-mentionnés durant les saisons de navigation 1887 et 1888, ainsi que le montant des péages perçus snr iceux, y compris les péages sur les navires et les passagers	284
25	Tableau indiquant le nombre et le tonnage de tous les navires passés par les canaux pendant la saison de navigation de 1888	285
26	Tableau indiquant le nombre et le tonnage classifié de tous les navires passés par les canaux durant la saison de navigation de 1888	289
27	Tarif des péages	290

DÉPENSE (Annexe B.)

Appointements—Payé à chaque employé chargé de la perception du revenu des canaux 322

Fonds de retraite—Déduction sur le salaire de chaque employé 322

Dépenses imprévues—Autorisées par le département pour loyer de bureau, combustible, etc 322

RAPPORT

1888-89.

A Son Excellence lord Stanley de Preston,
Gouverneur général du Canada, etc., etc.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE:

J'ai l'honneur de soumettre le rapport du ministre des chemins de fer et canaux pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Le présent rapport est soumis conformément aux dispositions des Statuts revisés du Canada, 1886, chap. 37, article 28.

Les rapports annuels des ingénieurs en chef, les rapports spéciaux et généraux des surintendants des chemins de fer et canaux, et ceux d'autres officiers du département, forment les annexes.

Ci-joint (nos 1, 2 et 3) on trouvera des relevés des sommes déboursées pendant le dernier exercice pour la construction, la réparation et l'entretien des divers travaux placés sous le contrôle de ce ministère.

CHEMINS DE FER.

Le présent rapport a trait aux chemins de fer du Canada sur lesquels le gouvernement fédéral a un contrôle direct, et à d'autres pour la construction desquels des subventions ont été autorisées.*

Tous les ans le département prépare et dépose devant le parlement un rapport statistique spécial contenant les relevés fournis par les chemins de fer de l'Etat et par les compagnies de chemins de fer canadiens suivant les exigences de la loi. Ces relevés donnent des renseignements sur l'exploitation des chemins de fer du Canada, y compris ceux de l'Etat.

Les faits suivants qui résultent de cette compilation des relevés de l'exercice clos le 30 juin 1888, offrent de l'intérêt.

Le nombre des compagnies de chemins de fer en exploitation (toutes les compagnies fusionnées étant comprises en un même chiffre) était, à la date ci-dessus mentionnée, de 70. Le nombre de milles de chemin de fer terminés, non compris les voies de garage ou d'évitement, était de 12,701·66, dont 11,664·11 en rails d'acier. Il

* Il est bon de faire observer que les rapports fournis par les officiers surintendants, et qui se trouvent aux annexes, ne s'appliquent qu'à l'exercice seulement, tandis que pour les lignes subventionnées, le rapport général du ministre contient sur certains points intéressants des renseignements qui vont jusqu'à la fin de décembre 1889.

y avait 12,162·88 milles en exploitation. Le capital versé s'élevait à $727,180,448.75. Les recettes brutes de tous ces chemins de fer se sont élevées à $42.159,152.65, et les frais d'exploitation à $30,652,046.03, ce qui laisse un surplus de recettes nettes de $11,507,106.62. Les trains ont transporté 11,416,791 voyageurs et 17,172,759 tonneaux de marchandises, et parcouru 37,391,206 milles.

DE HALIFAX À MONTRÉAL.

Il paraît à propos de mentionner qu'en conséquence de l'achèvement de certains tronçons de chemin de fer, il y a aujourd'hui un choix de quatre routes entre Halifax et Montréal, dans chacune desquelles l'Intercolonial est utilisé soit en partie soit sur tout son parcours :

Route du chemin de fer Intercolonial—

	Milles.	
Par l'Intercolonial jusqu'à la Pointe-Lévis	675	
le Grand-Tronc jusqu'à Montréal	173	
		848

Ou par bateau traversier de Lévis à Québec, et de là par le chemin de fer du Nord, Ch. de f. C.P., 173 milles.

Route du chemin de fer Canadien du Pacifique—

	Milles.	
Par l'Intercolonial jusqu'à Saint-Jean, N.-B.	275	
le chemin de fer du Nouveau-Brunswick et le chemin de fer Maine Central jusqu'à Mattawamkeag	146	
le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Montréal	334	
		755

Route du chemin de fer Grand-Tronc—

	Milles.	
Par l'Intercolonial jusqu'à Saint-Jean, N.-B.	275	
le chemin de fer du Nouveau-Brunswick	90	
le chemin de fer Maine Central	224	
Total jusqu'à Danville-Junction	589	
Par le Grand-Tronc jusqu'à Montréal	270	
		859

Route du chemin de fer de Témiscouata—

	Milles.	
Par l'Intercolonial jusqu'à Saint-Jean, N.-B.	275	
le chemin de fer Nouveau-Brunswick jusqu'à Edmundston	170	
le chemin de fer de Témiscouata jusqu'à la Rivière-du-Loup	81	
l'Intercolonial jusqu'à Lévis	115	
le Grand-Tronc jusqu'à Montréal	173	
		814

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Ligne-mère.

		Milles
De Québec à la Jonction de Saint-Martin (13 milles au nord de Montréal)		159
De Montréal (à la tête des eaux de la navigation transatlantique) à la Jonction de Saint-Martin		13
De la Jonction de Saint-Martin à Callander		331
Pour cette partie la compagnie a été directement subventionnée par l'Etat, en vertu de son contrat. De Callander à Port-Arthur	649	
De Port-Arthur à la Rivière-Rouge (en face de Winnipeg)	428	
De la Rivière-Rouge à Savona's-Ferry	1,257	
De Savona's-Ferry à Port-Moody, océan Pacifique	213	
		2,547
De Port-Moody à Vancouver, Burrard-Inlet		15
Total, de Montréal à Vancouver, Burrard-Inlet		2,906

L'Acte 41 Vic., c. 32, a approuvé et ratifié une convention portant la date du 18 avril 1888, provisoirement intervenue entre le gouvernement et la compagnie, mettant fin aux restrictions contenues dans l'article quinze du premier contrat passé pour la construction du chemin et qui empêchaient le parlement canadien pendant vingt ans d'autoriser la construction de voies ferrées au sud du chemin de fer Canadien du Pacifique, à partir d'un point quelconque ou près de ce chemin, excepté celles allant dans la direction sud-ouest. Par cette convention le gouvernement s'est obligé à garantir le paiement d'un intérêt de 3½ pour 100 sur une émission d'obligations de la compagnie jusqu'à la concurrence de quinze millions de piastres, pendant une période n'excédant pas cinquante ans—les terres non vendues de la subvention de la compagnie, estimées à près de quinze millions d'acres, devant constituer la garantie de ces obligations. Le ministère des finances exécute en ce moment les détails. Un acte d'hypothèque en faveur de fidéicommissaires spéciaux, dont l'un est le ministre des finances, a été exécuté le 2 juin 1888, après avoir préalablement fait l'objet d'un arrêté du conseil, et cette hypothèque qui constitue la dite garantie couvre les terres invendues de la subvention de la compagnie s'élevant à 14,934,238 acres.

Dans la convention du 20 décembre 1886, exécutée sous l'empire d'un arrêté du conseil du 2 de ce mois, et qui constituait la base du règlement final des matières pendantes entre le gouvernement et la compagnie avant le transfert du chemin à cette dernière, une disposition spéciale fut insérée en cas de contestations au sujet de la condition dans laquelle devait être livré l'ouvrage exécuté dans la Colombie par le gouvernement, la compagnie l'acceptant " sujet aux changements et corrections de défectuosités, s'il y en avait, suivant les devis et les conditions des contrats, sauf les modifications faites à ces derniers par le gouvernement avant le 21 octobre 1880." *

* Date du contrat de la compagnie.

Pour régler toutes ces questions, une commission spéciale d'arbitrage a été instituée par un arrêté du conseil le 5 janvier 1888, et les arbitres, nommés subséquemment, ont siégé à Vancouver et à Ottawa. Ils n'ont pas encore rendu jugement.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT EN EXPLOITATION.

Les différentes lignes exploitées et entretenues par l'Etat, pendant l'exercice clos le 30 juin 1889, étaient :—

	Milles.
Le chemin de fer Intercolonial et ses prolongements	894
" " de Prolongement-Est	80
L'embranchement de Windsor (entretien seulement)	32
Le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard	211
	1,217

La ligne directe de la poste transatlantique, de la Pointe-Lévis à Halifax, a 675 milles de longueur.

On trouvera plus loin des détails sur ces chemins de fer et leur exploitation. Ils sont donnés aux annexes nos 5 et 6, par l'ingénieur en chef et directeur général, et par le contrôleur général et d'autres fonctionnaires.

Les comptes du revenu général de 1888-89 établissent comme suit la situation financière de ces lignes pour le dernier exercice.

—	Moyenne du parcours en milles.	Dépenses.	Recettes.	Profits.	Pertes.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Intercolonial	894	3,153,928 69	2,895,364 35	.....	258,564 34
Prolongement-Est	80	90,719 04	72,436 65	.....	18,282 39
Windsor (recettes, un tiers du total, frais d'entretien)	32	20,856 50	28,372 11	7,515 61	
Ile du Prince-Edouard	211	247,559 44	171,369 56	.....	76,189 88
				7,515 61	353,036 61 7,515 61
Total	1,217	.....	.....	.....	345,521 00

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

LONGUEUR DE LA LIGNE.

Ligne des malles européennes.

	Milles.	
De la Pointe-Lévis à la Rivière-du-Loup	126	
De la Rivière-du-Loup à Moncton	374	
De Moncton à Painsec	8	
De Painsec à Truro	118	
De Truro à Halifax	62	
		688

Prolongements.

De Moncton à Saint-Jean	89	
De Painsec à Shédiac	11	
De Truro à Pictou	52	
De la Jonction Dalhousie à Dalhousie	7	
Ligne de ceinture de Saint-Charles	14	
Embranchement de Dartmouth	5	
Embranchement d'Indiantown	14	
Embranchement de Pictou	14	
		206
		894

Embranchements de quais.

	Milles.
De Rimouski au quai	2
De Newcastle, N.-B., au quai en eau profonde	2
De Dorchester au quai d'embarquement	1
De Sackville au quai d'embarquement	0·5
De Stewiacke au quai	1
Rivière-du-Loup (ville) au quai	4
	10·5

Compte du capital.

Les dépenses portées au compte du capital durant l'exercice clos le 30 juin 1889 se répartissent comme suit :

Le coût total du chemin et de son équipement, au 30 juin 1888, était	$45,887,759 20
Remboursement à déduire	1,110 30
	$45,886,648 90

Les nouvelles dépenses, pendant l'exercice, ont été comme suit :

Pour Prolongement d'Halifax	$ 6,784 04
Nouvelles améliorations, Halifax	2,798 23
do do Saint-Jean	2,452 69
do do Moncton	5,366 80

Nouvelles améliorations, Maccan.....	$ 2,999 60	
do do Spring-Hill..	4,005 96	
do do Rivière-du-Loup.....	1,701 17	
Matériel roulant.....	327,789 90	
Embranchement de Saint-Charles.....	135,060 74	
do de Pictou (ville).....	65,474 27	
do de Dartmouth.....	18,119 99	
do de Dalhousie.....	17,400 00	
do de la Riv.-du-Loup..	6,357 14	
do d'Indiantown.....	16,031 01	
Chauffage à la vapeur et éclairage électrique des voitures.....	41,047 91	
Construction originaire.....	2,948 98	
		656,338 43
	*	$46,542,987 33

Compte du revenu.

Les dépenses brutes de l'exercice ont été de.....	$3,153,928 69
Les recettes de l'exercice ont été de.....	2,895,364 35
Excédant des recettes sur les dépenses.....	$ 258,564 34

Comparées avec celles du dernier exercice les recettes ont été comme suit :

	1888-89.	1887-88.		
Recettes—voyageurs.	$ 867,170 70	$ 845,041 65	Augmentat.	$22,129 05
Fret do .	1,882,361 01	1,909,842 04	Diminution	27,481 03
Service de la poste et divers.....	145,832 64	157,900 16	Diminution	12,067 52
Recettes brutes .	$2,895,364 35	$2,912,783 85		

Les recettes brutes, comparées à celles de l'exercice précédent, accusent une diminution de.....	$ 17,419 50
Les dépenses brutes, comparées à celles de l'exercice précédent, accusent une diminution de.....	$122,512 92
La valeur du matériel, y compris les rails d'acier et le combustible, y compris aussi du vieux matériel à vendre, $48,993.25, était à la fin de l'exercice 1888-89 de.	$592,444 26

Le nombre de milles parcourus par les locomotives a été :

	Milles
1887-88.....	5,936,035
1888-89.....	5,486,856
Diminution.....	449,149

* Les explications de ces diverses dépenses seront trouvées à la page 22 des annexes.

Le nombre de milles parcourus par les wagons a été:

1887–88	56,608,930
1888–89	54,322,712
Diminution	2,286,218

Le nombre de milles parcourus par les convois a été:

1887–88	4,939,253
1888–89	4,591,087
Diminution	348,166

Les frais d'exploitation par mille parcouru par les locomotives ont été:

	Cents.
1888–89	57·48
1887–88	55·19
Augmentation	2·29

Les frais d'exploitation par mille parcouru par les convois ont été:

1888–89	68·69
1887–88	66·33
Augmentation	2·36

Les frais d'exploitation par mille de chemin de fer:

1887–88	$3,723 23
1888–89	3,527 88
Diminution	$ 195 35

Le tonnage brut voituré a été:

	Tonneaux.
1887–88	1,275,995
1888–89	1,204,790
Diminution	71,205

Le nombre total des voyageurs a été:

1888–89	1,091,189
1887–88	996,194
Augmentation	94,995

Comparaison faite avec les résultats de l'exercice précédent, nous constatons une augmentation de 94,995 dans le nombre des voyageurs, et une diminution de 71,205 tonneaux dans la quantité du fret. Les recettes accusent une diminution de $17,419.59, et les frais d'exploitation une diminution de $122,512.92.

Il a été transporté 927,014 barils de farine, soit 81,264 de plus que l'an dernier; 1,519,862 barils de grain, c'est-à-dire 308,322 de plus que pendant le dernier exercice; et 197,545,777 pieds de bois, ce qui accuse une augmentation de 1,100,958

pieds sur le chiffre de l'année dernière. Le mouvement de transport des animaux a donné le chiffre de 77,661 têtes de bétail, c'est-à-dire qu'il a décru de 12,778 têtes. Il y a aussi eu diminution de 94,494 tonneaux dans la quantité transportée d'autres marchandises, laquelle a été de 814,993 tonneaux.

La perte nette de l'exploitation de ce chemin de fer étant moindre que celle de l'année dernière, l'ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement attribue la raison de cette diminution à ce que l'hiver a été plus favorable à la circulation des trains, et à ce qu'il y a moins eu de charbon de transporté sur la ligne jusqu'à l'ouest de la Chaudière, vu que ce fret, ainsi qu'il a été signalé dans des rapports précédents, n'est pas rémunérateur, à cause du bas prix auquel il est admis au transport.

Néanmoins, tout en tendant à restreindre la dépense, la réduction du mouvement du charbon entraîne une diminution des recettes brutes du chemin, et à cette cause, ainsi qu'au fait de l'ouverture de la ligne courte du chemin de fer Canadien du Pacifique de Montréal au littoral à Saint-Jean, par la voie de l'Etat du Maine, avant la date à laquelle elle devait avoir lieu, ce chemin ayant été ouvert le 3 juin 1889, l'ingénieur en chef attribue la diminution notée plus haut des recettes brutes de l'Intercolonial. Il fait remarquer qu'on peut s'attendre que l'achèvement de ce nouveau chemin va avoir pour résultat de réduire le trafic et les recettes de l'Intercolonial.

Il a été fait des arrangements en vertu desquels les trains express de l'Intercolonial allant à Halifax ou en venant font correspondance avec les trains du Canadien Pacifique à Saint-Jean.

Bien que le mouvement du poisson, frais ou salé, ait augmenté, il n'a pas eu le développement auquel on aurait pu s'attendre à la suite des mesures prises pour le favoriser, telles que l'introduction de wagons glacières, l'établissement de convois à grande vitesse, et des prix particulièrement bas. On trouvera dans les annexes un relevé du fret transporté depuis 1875-76.

L'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat a fourni un relevé du trafic transatlantique passé par ce chemin dans la direction de l'est et celle de l'ouest pour la même période. Cet état accuse cette année une diminution d'environ 4,000 tonneaux dans chaque direction relativement à l'exercice précédent.

La dépense de $327,789.90 pour matériel roulant au compte du capital comprend entre autres choses l'achat de 12 locomotives et de 233 wagons fermés.

On a remplacé par des rails d'acier de 67 livres à la verge cent vingt-neuf milles de rails de 56 livres à la verge; et on a construit 46 voies d'évitement.

Le chauffage des trains par la vapeur des locomotives, et leur éclairage à l'électricité, ont donné des résultats satisfaisants.

La ligne a été bien entretenue dans tous ses détails, et est en excellente condition.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

La convention en vertu de laquelle la Compagnie du chemin de fer Windsor et Annapolis exploite cette ligne existe toujours. La compagnie paie tous les frais

se rattachant à l'exploitation et elle garde les deux tiers des recettes brutes, l'Etat recevant l'autre tiers et se chargeant de tous les frais d'entretien.

L'administration et la surveillance de l'entretien des travaux sont aux frais de l'Intercolonial, dont le principal officier est chargé de ce soin.

Voici l'état des recettes et dépenses de l'exercice clos le 30 juin 1889 :

Recettes au crédit du gouvernement (un tiers des recettes brutes)	$ 28,372 11
Frais d'entretien de la voie et des travaux d'art	20,856 50
Profit	$ 7,515 61

Comparaison des recettes du gouvernement avec celles de l'exercice précédent :—

1888–89	$28,372 11
1887–88	24,553 55
Augmentation	$ 3,818 56

Comparaison des dépenses avec celles de l'exercice précédent :—

1887–88	$24,040 33
1888–89	20,856 50
Diminution	$ 3,183 83

La ligne est en bon état.

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

Cette ligne de chemin de fer a 80 milles de long ; elle s'étend de l'embranchement de Pictou du chemin de fer Intercolonial, New-Glasgow, à Port-Mulgrave, sur le détroit de Canso, et se raccorde de là au Cap-Breton par le moyen d'un bateau-passeur.

Cette ligne et son équipement furent, le 9 janvier 1884, achetés par le gouvernement fédéral du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, en même temps que les droits que possédait ce dernier sur l'embranchement de Pictou, entre Truro et Pictou, ainsi que le bateau-passeur construit pour faire le service du détroit de Canso.

Un personnel d'employés, dirigés par des officiers supérieurs de l'Intercolonial, administre le chemin.

Compte du capital.

Coût total du chemin et de l'équipement jusqu'au 30 juin 1888	$1,284,495 76
Ajouté en 1888–89	34,235 73
Total au 30 juin 1889	$1,318,731 49

Compte du revenu.

Les frais d'exploitation se sont élevés à	$90,719 04
Les recettes brutes à	72,436 65
Perte	$ 18,282 39

Les dépenses de l'année ont été un peu moindres et les recettes un peu plus fortes que l'année précédente.

Le prolongement du quai à Port-Mulgrave et les constructions pour le service de l'eau pour les locomotives à différentes stations ont été la cause de l'addition faite au compte du capital.

Le chemin et le matériel sont en bon état.

TRAVAUX EN COURS D'EXÉCUTION.

DIVISION D'OXFORD ET NEW-GLASGOW.

A la faveur d'un crédit voté par le Parlement en 1882, il se construit en ce moment une voie ferrée qui forme un chemin relativement droit entre deux points du réseau Intercolonial, savoir, la station Oxford de ce réseau et la Pointe de Brown sur son embranchement de la ville de Pictou, distance de 67·60 milles. En outre, il se construit aussi un embranchement de 4·75 milles de long à partir de la jonction de Pugwash jusqu'au havre de Pugwash, ce qui fait un total de 72·35 milles. La ligne passe tout près des villes d'Oxford, Pugwash, Wallace, Tatamagouche et de la rivière John. Bien que retardés par les pluies de la saison 1888, les travaux sont presque terminés.

DIVISION DU CAP-BRETON.

En vertu de l'autorisation du parlement donnée par l'Acte 49 Vict., ch. 14 (1886), le gouvernement est à construire, dans l'Ile du Cap-Breton, un chemin de fer à partir de la Pointe-Tupper, sur le détroit de Canso (vis-à-vis le terminus du chemin de fer de Prolongement-Est à Port-Mulgrave sur la terre ferme), sur une distance de 78 milles, jusqu'à Leatche's-Creek, d'où partent deux embranchements, l'un de 5 milles qui va à Sydney-Nord, et l'autre de 13·75 milles qui se rend dans la ville de Sydney, avec un raccordement de 1·25 mille qui communique avec le chemin de fer de la Compagnie houillère Internationale au delà de Sydney-Nord et met ainsi cette importante industrie en communication directe avec le réseau Intercolonial. Le même avantage est donné aux mines de charbon de Sydney. La longueur des voies qui sont en construction sera de 98 milles. A la faveur d'un crédit voté à cette fin, à la dernière session, on construit un pont sur le Grand-Narrows. Ce pont sera d'un grand avantage pour le chemin. Tous les travaux touchent à leur fin et le matériel roulant est acheté. Cette nouvelle voie sera mise en communication avec l'Intercolonial (Prolongement-Est) au moyen d'un passeur entre la Pointe-Tupper et Port-Mulgrave.

HARVEY-SALISBURY.

Ce bout de chemin de fer qu'il est question de bâtir donnerait une ligne relativement directe, par voie de Frédéricton, à partir de la station de Harvey, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, où circulent aujourd'hui les trains du chemin de fer de l'Atlantique au Nord-Ouest (Canadien Pacifique), jusqu'à un endroit du chemin de fer Intercolonial près de Moncton. Son achèvement donnera une ligne courte conduisant aux ports canadiens de l'Atlantique. C'est un projet auquel le parlement a donné son approbation. Des explorations considérables ont été faites en 1885. La plus grande partie de la route, c'est-à-dire de Montréal à Harvey, a déjà été construite à l'aide de subventions du parlement, et est en cours d'exploitation.

On est à explorer de nouveau 115 milles de ce bout de chemin, et il est maintenant établi qu'on peut obtenir une voie plus courte que celle tracée par les travaux de 1885, le gain à effectuer sur la route aujourd'hui en usage par la voie de Saint-Jean étant estimé à 32 milles.

DIGBY ET ANNAPOLIS.

Vu l'insuccès des arrangements pris pour l'achèvement des 22 milles de chemin de fer entre Digby et Annapolis, N.-E., et qu'on trouvera résumés plus loin dans le présent rapport sous le chef "Compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest," le gouvernement a entrepris la construction de cette section. La somme de $500,000 consacrée à cette fin par l'acte 50-51 Vic., ch. 25, qui confirmait les arrangements faits avec la compagnie, a été appliquée aux travaux ainsi que stipulé dans l'arrangement. Les travaux progressent, mais on ne s'attend pas à ce qu'ils soient finis avant le milieu de l'année 1890.

La construction de cette section établira une voie de communication non interrompue entre Yarmouth et Halifax.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

LONGUEUR DE LA LINE.

	Milles.	
De Tignish à Royalty-Junction	113½	
De Royalty-Junction à Mount-Stewart	20	
De Mount-Stewart à Georgetown	21	
		154½

PROLONGEMENTS.

	Milles.	
Embranchement du Cap-Traverse, d'Emerald (ci-devant la ligne de comté) au Cap-Traverse	2	
De Royalty-Junction à Charlottetown	5	
De Mount-Stewart à Souris	39	
		57
		210½

Compte du capital.

Comme il n'a pas été ajouté à la dépense au compte du capital durant le dernier exercice, le coût total du chemin et de son équipement, imputable au compte du capital à la fin de l'exercice 1888-89, reste le même qu'à la clôture de l'exercice 1887-88, savoir $3,741,780 89

Compte du revenu.

Les frais d'exploitation et les recettes de l'exercice terminé le 30 juin 1889, ont été :

Dépenses brutes	$ 247,559 44
Recettes brutes	171,369 56
Excédant des dépenses sur les recettes	$ 76,189 88

Les recettes brutes des deux derniers exercices ont été :—

1888–89	$ 171,369 56
1887–88	158,363 62
Augmentation	$ 13,005 94

Les dépenses totales des deux mêmes exercices ont été :—

1888–89	$ 247,559 44
1887–88	229,639 95
Augmentation	$ 17,919 49

Le nombre de milles parcourus par les locomotives a été :—

	Milles.
1888–89	307,540
1887–88	306,924
Augmentation	616

Le nombre de milles parcourus par les convois a été :—

1887–88	248,410
1888–89	248,294
Diminution	116

Le nombre de milles parcourus par les wagons a été :—

1888–89	1,369,666
1887–88	1,309,922
Augmentation	59,744

La valeur des approvisionnements en magasins le 30 juin 1889, y compris le combustible, des rails et du vieux matériel (ce dernier était évalué à $7,932), était de $124,659.82.

Il y a eu cette année une augmentation de 21,534 dans le nombre des voyageurs transportés, et une diminution de 3,921 tonneaux dans le mouvement des marchandises.

Le chemin et son équipement sont en bon état.

Le raccordement entre le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard et l'Intercolonial se fait en été par bateau à vapeur entre Summerside et la Pointe-Duchêne et entre Charlottetown et Pictou, et en hiver par le steamer *Stanley*, construit *ad hoc*, et qui voyage entre Georgetown et Pictou. Il y a aussi un service de chaloupes à patins qui établit communication avec le Cap-Traverse. Ces chaloupes traversent le détroit et prennent terre au Cap-Tourmentin sur la terre ferme à une distance de neuf milles. De là le raccordement est fait avec le chemin de fer Intercolonial à Sackville, à quarante milles environ, par la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard. Ce service de chaloupes à patins est fait par le département de la marine, et des trains *ad hoc* transportent les malles et les attendent au Cap-Traverse, s'il est nécessaire.

L'essai qu'on a fait d'un service quotidien au lieu de bi-hebdomadaire sur l'embranchement du Cap-Traverse ne paraît pas avoir réussi, le trafic étant très peu considérable.

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE CARLETON.

En l'année 1885 le parlement a voté une somme de $85,000 "pour acheter le chemin de fer d'embranchement de Carleton, avec quai et lots de ville et toute autre propriété de la compagnie" propriétaire du chemin, "la Compagnie du chemin de fer d'embranchement de Carleton, cité de Saint-Jean," le dit chemin partant de Fairville, où il se raccorde à la ligne de la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick, et allant à Carleton sur le côté sud de la rivière Saint-Jean, N.-B., distance de $3\frac{68}{100}$ milles. L'année suivante un acte, 49 Vict., chap. 16, fut passé, exposant que 4,700 des 5,000 actions du capital social de la compagnie avaient été achetées par le gouvernement, déclarant que le chemin était à l'avantage général du Canada, et autorisant l'émission d'une proclamation, avec ou sans l'achat des actions restantes, qui remettait le chemin à la Couronne.

Au mois d'octobre 1887 toutes les actions étaient achetées, sauf 33, dont la valeur se chiffre par $552, et le 5, sous l'autorité d'un arrêté du conseil portant la même date, une proclamation était émanée déclarant que le chemin appartiendrait à la couronne à partir du 20 de ce mois. Le 1er janvier 1886 une convention a été passée entre le chemin de fer Intercolonial et la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick pour échanger le droit de circulation sur l'embranchement de Carleton depuis Fairville jusqu'à Carleton, et la partie de la ligne de la compagnie comprise entre Fairville et le pont de Saint-Jean.

ACTION DU GOUVERNEMENT RELATIVEMENT AUX LIGNES SUBVENTIONNÉES.

En ce qui regarde les lignes de chemins de fer subventionnées par l'État, ce qui suit expose les progrès qui ont été faits et dont le gouvernement a eu connaissance. Il n'est ici question que des lignes ou compagnies qui ont pris des mesures définitives pour s'assurer de la subvention. Les renseignements vont jusqu'au 31 décembre 1889.

Depuis que l'État a commencé à subventionner des entreprises de chemins de fer, les sommes snivantes ont été déboursées pour cette fin.

Exercice	1883-84,	terminé le 30 juin	1884	$ 208,000 00
do	1884-85	do	1885	403,245 00
do	1885-86	do	1886	2,171,249 00
do	1886-87	do	1887	1,406,533 00
do	1887-88	do	1888	1,027,041 92
do	1888-89	do	1889	846,721 83
				$6,062,790 75
A ajouter les paiements faits entre le 30 juin et le 31 décembre 1889				813,287 00
Total jusqu'au 31 décembre 1889				$6,876,077 75

Le chemin de fer Canadien du Pacifique n'est pas compris dans ce qui précède, non plus que la subvention donnée au Canada Central ni celle donnée au gouvernement de Québec pour la ligne d'Ottawa à Québec, les avances faites sur hypothèque à la Compagnie de pont de Saint-Jean, à la Compagnie de chemin de fer d'Albert, et à la Compagnie de pont de Frédéricton et Sainte-Marie.

Le nombre total des compagnies auxquelles des paiements ont été faits à compte des subventions, jusqu'au 31 décembre 1889 (avec les exceptions qui précèdent), est de 48.

Un relevé de ces déboursés se trouve à l'annexe 3, page 8.

Les pages suivantes établissent, dans l'ordre alphabétique, la situation des compagnies dont les transactions avec l'État, au sujet des subventions, ne sont pas encore closes. Les rapports des exercices précédents donnent des renseignements sur les compagnies dont les subventions ont été payées avant le 1er juillet 1888.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ALBERT-SOUTHERN.

(*Voir* nos 36 et 151.)

L'acte 47 Vict., chap. 8 (1884), autorisait l'octroi d'une subvention ne dépassant pas $51,200 pour la construction d'une ligne partant de Hopewell (maintenat Albert) et allant à Alma, N.-B.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 8 mai 1885, un contrat pour l'exécution des travaux entre Albert et l'embouchure de la rivière au Saumon, dans la paroisse d'Alma, fut passé le 23 du même mois avec la Compagnie du chemin de fer Albert-Southern; le contrat portait que la ligne devait être terminée pour le 1er juillet 1887. Par un arrêté du conseil du 4 avril 1887 la compagnie a été autorisée à changer son tracé, et elle a choisi une route *via* Derry's-Corner.

Le temps fixé pour l'achèvement des travaux a été étendu jusqu'au 1er juillet 1888, la limite fixée par l'Acte des subventions. A la session de 1889 les paiements effectués avaient atteint la somme de $19,428.57. Le droit au reste de la subvention, $31,771.43, se trouvait éteint, mais a été rétabli par l'acte 52 Vict., chap. 3, de la dernière session. Sur ce chiffre la somme de $1,387.06 a été payée avant le 30 juin 1889, ce qui portait le total payé à $20,815.63. Il n'a pas été fait d'autres paiements jusqu'au 31 décembre 1889.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER ATLANTIQUE ET NORD-OUEST.

(Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique.— *Voir* nos 20 et 63.)

Par l'acte 47 Vict., chap. 8, l'octroi de la subvention suivante fut autorisé :—

"Pour la construction d'un chemin de fer reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable, après un rapport d'ingénieurs compétents, une subvention n'excédant pas $170,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux. Par année pendant quinze ans, $170,000."

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 48 (1885), l'octroi d'une nouvelle subvention fut autorisé comme suit :—

"Pour une ligne de chemin de fer partant de la rive sud du fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis ou près de Montréal, et allant aux ports de St.-Andrews et Saint-

Jean et Halifax, *via* Sherbrooke, le lac Moosehead, Mattawamkeag, Harvey, Frédéricton et Salisbury, une subvention n'excédant pas quatre-vingt mille piastres par an pendant vingt ans, formant en totalité, avec la subvention autorisée par l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, pour une ligne de chemin de fer reliant Montréal aux dits ports de Saint-Jean et d'Halifax par la route praticable la plus courte possible, laquelle se trouve être la ligne décrite ci-dessus, un octroi n'excédant pas en totalité deux cent cinquante mille piastres par an, dont le tout sera versé en aide à la construction de cette ligne pendant une période de vingt ans, où il sera donné une garantie pour pareille somme pendant une semblable période comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux,—la dite subvention devant être accordée aux termes et conditions spécifiés, et payable à même le fonds du revenu consolidé en la manière prescrite par l'acte en dernier lieu mentionné à l'égard de la subvention autorisée par le dit acte pour aider à la construction de la dite ligne de chemin de fer."

La Compagnie du chemin de fer International ayant demandé les dites subventions, ayant convenu de se conformer aux conditions et exigences stipulées, et ayant établi sa compétence à construire et exploiter le chemin, un arrêté du conseil du 19 novembre 1885 autorisa la passation d'un contrat avec elle, et ce contrat fut exécuté le 14 décembre 1885—la compagnie s'engageant à terminer avant le 1er juillet 1889 une ligne partant d'un point sur la rive sud du Saint-Laurent, à Caughnawaga ou près de là, 9 milles en amont de Montréal, et allant se raccorder au chemin de fer Intercolonial à Moncton.

Subséquemment la Compagnie du chemin de fer International céda les intérêts qu'elle avait dans le contrat à la Compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest, et cette dernière fut acceptée comme entrepreneur par un arrêté du conseil en date du 15 novembre 1886. La convention faite en vertu de cet arrêté porte la date du 6 décembre 1886.

La Compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest ayant par sa charte le pouvoir de faire des arrangements pour traverser l'Etat du Maine, obtint, de la Compagnie du chemin de fer Maine-Central, le privilège de circulation pendant 99 ans sur la partie de sa voie comprise entre Mattawamkeag et Vanceborough, sur la frontière. Ces arrangements furent confirmés par un arrêté du conseil du 30 décembre 1886.

Les subventions votées par le parlement pour la construction du chemin s'élevant, comme il est dit plus haut, à la somme de $250,000 par année, pendant vingt ans, il devint nécessaire de répartir cette somme de façon à assurer la construction des chaînons devant se raccorder aux chemins du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse qui conduisent aux havres en question.

En conséquence, on estima le prix de revient des différentes sections de la ligne telle qu'adoptée, et comme résultat un arrêté du conseil fut édicté le 14 juin 1886, répartissant la subvention comme suit:—Pour la section partant du fleuve Saint-Laurent et allant à Lennoxville, $71,100. La section comprise entre Lennoxville et la rivière à l'Orignal est couverte par le chemin de fer International, déjà construit. Pour la section comprise entre la rivière à l'Orignal et Mattawamkeag, station sur le chemin de fer Maine-Central, $115,500. De Mattawamkeag à la station Harvey, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, des arrangements ont été pris pour la circulation sur les chemins existants. Pour la section comprise

entre Harvey et un point sur le chemin de fer Intercolonial, près la station Salisbury, $63,400. Le reste de la distance est couvert par le chemin de fer Intercolonial jusqu'à Moncton.

Par des arrêtés du conseil du 3 septembre 1886 et du 24 mai 1887, approbation fut donnée aux plans de tracé pour la distance comprise entre le fleuve Saint-Laurent (à Caughnawaga) et Lennoxville, passant par la ville de Saint-Jean, P.Q., Farnham et Stukely-Sud jusqu'à Magog, et de là passant au nord du lac Magog—le tracé du gouvernement se trouvant ainsi modifié, et la distance légèrement accrue, de 100 milles à $101\frac{55}{100}$.

La partie du chemin comprise entre Caughnawaga, sur la rive sud du Saint-Laurent, vis-à-vis de Montréal, et Sherbrooke étant virtuellement terminée, ainsi que la partie qui s'étend de l'extrémité de la section construite par la Compagnie du chemin de fer International à Mattawamkeag, ces deux sections furent inspectées, et, à la date du 31 décembre 1888, un arrêté du conseil fut passé autorisant le paiement de la subvention annuelle applicable, savoir, $186,600.

Par la construction de ces deux sections et les chaînons intermédiaires de chemin de fer qui ont été achetés pour faire partie du réseau, une communication directe existe aujourd'hui entre le fleuve Saint-Laurent, à Caughnawaga et Harvey. Un raccordement est fait à McAdam et Harvey avec le réseau du chemin de fer du Nouveau-Brunswick allant à St-Andrew's et Saint-Jean ; de là, par le chemin de fer Intercolonial, avec Moncton et Halifax, en attendant la mise à exécution du projet d'une route plus directe entre Harvey et Moncton. Le gouvernement est à faire une exploration de la contrée entre Harvey et Salisbury.

La Compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest ayant par sa charte, 42 Vict., chap. 65 (1879), le pouvoir de construire un pont sur le Saint-Laurent, près Lachine, a soumis à l'approbation les plans d'un pont qui doit se trouver à un mille en aval de l'entrée du canal Lachine, et à environ neuf milles en amont de Montréal. Ces plans ayant été favorablement étudiés au double point de vue de l'art et de la navigation, furent approuvés par un arrêté du conseil du 1er avril 1882, subséquemment modifié par un autre arrêté du 14 novembre 1885. Les plans ainsi approuvés font voir un pont en acier, avec piles en pierre, ayant deux ouvertures de 408 pieds chacune deux de 269 pieds, et huit de 242 pieds chacune. Les 216 pieds au centre de chacune des deux ouvertures du chenal offrent une hauteur de 60 pieds au-dessus du niveau ordinaire de l'eau en été ; ces deux ouvertures sont faites sur le principe des ponts à combinaison de haubans et de poutres droites. Le pont est complété.

Par un contrat passé le 6 décembre 1886, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a obtenu un bail à perpétuité de la ligne et des intérêts de la Compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord Ouest.

Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs.

(*Voir* nos 42, 6 et 158.)

L'acte 47 Vict., chap. 8, autorisant la dépense des $300,000 (crédit voté de nouveau durant la session de 1885) pour la construction d'un embranchement de l'Intercolonial, partant de Métapédia vers Paspébiac, sur une distance de 20 milles vers l'est.

Des soumissions pour l'exécution de l'entreprise furent demandées, mais aucune ne restant dans la limite de la dépense autorisée par le parlement, la Compagnie du

chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs offrit de construire la section pour cette somme et de l'exploiter comme partie de son chemin de Métapédia à Paspébiac. Cette proposition fut acceptée en vertu d'un arrêté du conseil du 18 septembre 1885, et le 7 novembre suivant elle passait un contrat par lequel elle s'engageait à terminer la section pour le 1er juillet 1888,—le département fournissant les plans et contrôlant les travaux.

L'acte 46 Vict., chap. 25 (1883), autorisait une subvention en faveur de cette compagnie pour la construction de son chemin. La limite de cette subvention était fixée à $3,200 par mille pour 100 milles, soit un total de $320,000.

Cependant, comme il avait été pourvu à la construction des premiers 20 milles de cette distance, le contrat passé avec la compagnie le 7 novembre 1885, tel qu'autorisé par l'arrêté du conseil du 18 septembre pour les travaux recevant cette subvention, couvrait la construction des derniers 80 milles seulement. Le contrat contenait un article en vertu duquel, sujet à l'approbation du parlement, les $3,200 par mille applicables à la première section de 20 milles du chemin, objet de la subvention de 1883, étaient transférés à la seconde section de 20 milles comme subvention additionnelle,—faisant pour la dite section une subvention de $6,400 par mille.

Le parlement approuva cet arrangement; les deux conventions mentionnées plus haut furent ratifiées et confirmées par l'acte spécial 49 Victoria, chap. 17 ; la date de l'achèvement du chemin fut fixée par l'acte au 1er décembre 1888, au lieu du 25 mai 1887, ainsi que le contrat le comportait.

L'Acte des subventions aux chemins de fer de 1889, 52 Vict., chap. 3, a accordé à la compagnie le solde de $244,500 resté impayé sur la subvention mentionnée dans l'acte 49 Vict., chap. 17.

Le même acte transférait à la section du 40e au 70e mille la subvention applicable aux 30 milles entre le 70e et le 100e mille, et portait la subvention pour cette première section aussi à $6,400 par mille. La compagnie entreprend de construire sans subvention la section du 70e au 100e mille, et a déposé en garantie des effets pour une valeur de £83,000 sterling.

Par un arrêté du conseil du 14 juin 1888, la date a été de nouveau remise au 1er janvier 1890.

A la clôture de l'exercice, c'est-à dire au 30 juin 1888, la compagnie avait reçu $375,500. Une autre somme de $148,675 a été payée, et au 31 décembre 1889 le total des paiements s'élevait à $524,175 pour toute la distance jusqu'à la rivière Grande-Cascapédiac, à 60 milles de Métapédia.

Le tracé jusqu'au 60e mille a été approuvé par des arrêtés du conseil, et le 27 novembre 1888 la compagnie a demandé l'inspection du chemin sur cette distance.

Compagnie de chemin de fer de Jonction de Beauharnois.

(*Voir* n° 102).

L'Acte des subventions aux chemins de fer, 50–51 Vict., chap. 24, autorisait l'octroi d'une subvention ne devant pas dépasser $96,000 en faveur de la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Beauharnois, pour trente milles de son chemin de fer à partir de Sainte-Martine et allant vers Saint-Anicet.

Le 21 novembre 1888, et sous l'autorité d'arrêtés du conseil portant les dates du 1er octobre et du 2 novembre, contrat fut passé avec la compagnie pour l'exécution des travaux à partir de Sainte-Martine jusqu'à Valleyfield en allant vers Saint-Anicet, le chemin devant être terminé pour le 1er décembre 1888. Par le premier de ces arrêtés, approbation fut aussi donnée au tracé du chemin à partir de son raccordement avec le chemin de fer de jonction Montréal et Champlain, à Sainte-Martine, jusqu'à Valleyfield, $19\frac{69}{100}$ milles. On a inspecté le chemin sur cette distance, et payé la somme de $54,650 dans le cours du dernier exercice. Il n'a pas été fait d'autre paiement jusqu'au 31 décembre 1889.

Compagnie du chemin de fer Belleville et Hastings-Nord.

(*Voir* n 54 et 93.)

L'acte 48–49 Vict., chap. 59 (1885), autorisait l'emploi d'une subvention ne devant pas dépasser $10,500 en faveur de la Compagnie du chemin de fer Belleville et Hastings-Nord, pour une ligne de chemin de fer d'environ 7 milles, à partir du village de Madoc jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer Ontario-Central, à Eldorado, et l'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), autorisait l'octroi d'une nouvelle subvention à la compagnie pour le même chemin de fer; cette nouvelle subvention était de $11,900, ce qui portait à $22,400 la totalité de l'octroi. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 14 novembre 1886, contrat fut passé avec la compagnie, le 12 décembre, pour l'exécution des travaux. Le chemin est construit, et le paiement de la subvention pour toute la distance, 6-84 milles, a été autorisé par un arrêté du conseil en date du 29 décembre 1888. La somme s'élève à $21,188.

Compagnie du chemin de fer de Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie.

(*Voir* nos 48 et 181).

L'acte 48–49 Vict., chap. 59 (1885), accordait une subvention n'excédant pas $128,000 pour la construction de la partie comprise entre Brockville et Westport, environ 40 milles, de la ligne du chemin de fer de Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 28 avril 1886, contrat fut passé avec la compagnie le 16 juillet 1886,—le chemin subventionné devant être terminé le 1er août 1889.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 26 novembre 1888, la somme de $45,000 a été payée. Le reste de la subvention dont le privilège ne s'étendait qu'au 16 août 1889 a été accordé de nouveau par l'acte 52 Vict., chap. 3.

Compagnie de chemin de fer de Brantford, Waterloo et Lac Erié.

(*Voir* n° 104).

L'acte 50–51 Vict., chap. 24, autorisait l'octroi d'une subvention de $57,600 à cette compagnie pour 18 milles de son chemin de fer à partir de Brantford jusqu'à Hagersville ou Waterford ou quelque point intermédiaire sur le chemin de fer du Canada Méridional.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 4 août 1888, contrat fut passé avec la compagnie pour une ligne à partir de Brantford jusqu'à Waterford,—les travaux devant être terminés pour le 1er août 1891. Un arrêté de la même date approuvait le tracé dont la distance est de 16¾ milles. Aucune partie de la subvention n'avait été payée au 31 décembre 1889 ; mais la compagnie a donné avis en décembre 1889 que le chemin est prêt pour la circulation et l'inspection.

Compagnie du chemin de fer de Bouctouche et Moncton.

(*Voir* nos 65 et 101.)

L'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), autorisait une subvention n'excédant pas $96,000 pour la construction d'une voie ferrée d'environ 30 milles de long devant raccorder Bouctouche, N.-B., au chemin de fer Intercolonial à Moncton ou près de là.

La distance entre les deux endroits nommés étant réellement de 32 milles, l'acte 50-51 Vict., chap. 24, accordait une nouvelle somme de $6,400 pour deux autres milles, ce qui a porté la totalité de la subvention à $102,400.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 10 septembre 1886, une convention portant la date du 16 du même mois a été passée avec la Compagnie du chemin de fer de Bouctouche et Moncton pour l'exécution de cette entreprise, qui devait être terminée pour le 1er juillet 1887. A la clôture de l'exercice une somme de $61,053.57 avait été payée sur la subvention ; cette somme représentant la valeur des vieux rails fournis par le chemin de fer Intercolonial, et la compagnie n'a reçu aucun autre paiement jusqu'au 31 décembre 1889.

Compagnie du chemin de fer Atlantique-Canadien.

(*Voir* nos 60, 80 et 132.)

Par les actes 48-49 Vict., chap. 59, et 49 Vict., chap. 10, la Compagnie du chemin de fer Atlantique-Canadien reçut une subvention n'excédant pas $134,400 pour une ligne partant de l'île de Clarke, sur le Saint-Laurent, et allant par Lacolle jusqu'à la frontière internationale, environ 50 milles ; aussi, depuis son terminus actuel à Ottawa jusqu'aux chutes de la Chaudière. Sous l'autorité d'arrêtés du conseil du 17 septembre 1885 et du 1er juillet 1886, des contrats furent passés avec la compagnie pour les travaux en question. Un arrêté du conseil du 4 décembre 1888 a prorogé la date de l'achèvement au 1er août 1890. Le 4 décembre 1888, la compagnie a demandé l'inspection de la section de la Chaudière.

Après inspection officielle, différents paiements s'élevant en totalité à $102,355.20 ont été faits sous l'autorité d'arrêtés du conseil ; les travaux exécutés et payés comprennent toute la partie entre l'île de Clarke et Lacolle, distance de 43·18 milles, ainsi que la section de 3 milles entre la tête de ligne à Ottawa et les chutes de la Chaudière, sur l'Ottawa.

L'acte 50-51 Vict., chap. 24, autorise l'octroi d'une subvention ne devant pas dépasser $180,000 pour le pont traversant le Saint-Laurent au Coteau, sur la ligne de ce chemin de fer.

En vertu des actes 35 Vict., chap. 83, et 42 Vict., chap. 57, la Compagnie du chemin de fer Canada Atlantique possède le pouvoir de construire ce pont, sujet à l'approbation du gouverneur général en conseil et sur proclamation dans la *Gazette du Canada* faisant connaître cette approbation. La compagnie ayant soumis des plans de ce pont et de l'emplacement, ils ont été approuvés par des arrêtés du conseil du 23 février 1887 et du 26 novembre 1888, et une proclamation à cet effet a été publiée dans la *Gazette du Canada* du 10 décembre 1888.

Une convention portant la date du 5 décembre 1888 a été passée avec la compagnie pour la construction du dit pont, un pont à bas niveau, suivant certaines conditions, devis et descriptions approuvés par un arrêté du conseil du 12 du même mois, afin qu'elle puisse obtenir la subvention autorisée par l'acte 50-51 Vic., chap. 24, plus haut mentionnée.

Une convention supplémentaire faite dans l'intérêt de la navigation et du public, pour l'opération d'un tablier mobile dans ce pont a été approuvée par les arrêtés du conseil du 29 décembre 1888 et du 9 janvier 1889, et fera partie de la convention principale concernant la construction du pont. Elle exige l'entretien d'un service de signaux à environ un mille en amont du pont, et l'observation des règles et règlements qui seront jugés nécessaires pour protéger le trafic passant dans le chenal navigable du fleuve.

Les principaux caractères du pont que la compagnie se propose de construire sont comme suit :—De la rive nord à l'île Giroux, cinq arches, dont une de 154 pieds d'ouverture ; deux arches du tablier mobile de 160 pieds chacune, et deux armatures de 165 pieds chacune. De l'île Giroux à l'île Ronde, 11 arches de 186½ pieds d'ouverture. De l'île Ronde à l'île Clarke, quatre arches de 213 pieds d'ouverture —toutes ayant la largeur des ouvertures au niveau d'eau d'été. La longueur totale du pont, y compris les arches, sera d'environ 4,100 pieds. Le tablier du pont sera de fer en treillis, sa longueur 16 pieds et sa hauteur minima 23 pieds, le niveau des rails étant à 20 pieds au-dessus du niveau minimum de l'eau en été. Le prix de revient du pont, y compris le tablier mobile, est estimé à $470,000. Les travaux étaient presque terminés à la fin de l'année 1889, et la somme de $149,812 avait été payée sur la subvention accordée pour ce pont le 31 décembre 1889.

Compagnie du chemin de fer de Caraquette.

(*Voir* nos 7, 41, 68 et 116.)

Sous l'autorité d'un arrêté en conseil portant la date du 6 mai 1884, les subventions de $192,000 autorisées par le parlement en 1883 et 1884 pour le chemin de cette compagnie à partir d'un point près de Bathurst, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Shippegan-Harbor, lui ont été accordées. Contrat fut passé le 20 janvier 1885 pour la construction de la ligne ; aux termes de ce contrat la partie du chemin entre Caraquette et la station de Gloucester, près Bathurst, devait être terminée pour le 25 mai 1887, et tout le chemin pour le 1er juillet 1888. L'acte 49 Vict., chap. 10, autorisait l'octroi d'une nouvelle subvention de $32,000 couvrant les 10 derniers milles ; à ce dernier acte, toutefois, fut substitué la 50-51e Vict., chap. 24 (1887), qui accorde la même subvention pour 7 milles. Le 19

février 1887, contrat fut passé avec la compagnie pour cette subvention. De toutes les subventions accordées, c'est-à-dire $224,000, il a été payé $13,950 au cours du dernier exercice, ce qui porte le total des paiements à $240,050, certains travaux et l'acquisition du matériel roulant, pour lesquels cette somme avait été retenue, étant maintenant faits. La totalité des subventions a conséquemment été payée.

Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick.

(*Voir* nos 40 et 143.)

Par l'acte 47 Vict., chap. 8 (1884), une subvention n'excédant pas $128,000 a été accordée pour aider à la construction d'environ 40 milles du chemin de fer Central à partir de la tête du Grand-Lac jusqu'au chemin Intercolonial, entre Sussex et Saint-Jean, N.-B.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 5 juin 1886, contrat fut passé le 7 juillet suivant avec la Compagnie du chemin de fer Central pour une ligne partant de la rivière au Saumon, à la tête du Grand-Lac, et allant à Morton, sur l'Intercolonial, les travaux devant être terminés pour le 1er juillet 1888. Certains travaux ont été exécutés, mais les obligations du contrat n'ont pas été remplies, et aucune partie de la subvention n'a été payée. Le droit à la subvention s'étant éteint, il a été rétabli à la dernière session par l'Acte des subventions 52 Vic., ch. 3. Au mois de novembre 1889, la compagnie a demandé l'inspection finale du chemin, mais il n'avait encore été fait aucun paiement le 31 décembre 1889.

L'acte 51 Vict., ch. 3, autorisait l'octroi à cette compagnie, comme subvention, de certains rails de fer, pour une valeur de $83,612.54, loués à la Compagnie du chemin de fer Central, la vente ayant été approuvée par un arrêté du conseil du 15 novembre 1887; l'octroi portait pour condition que ces rails devaient d'abord être remplacés par des rails d'acier. Les rails d'acier ont été substitués aux rails de fer et un arrêté du conseil du 18 octobre 1889 a autorisé le transfert des vieux rails à la compagnie.

Compagnie du chemin de fer de Transport Maritime de Chignectou.

(*Voir* n° 5.)

Le 3 février 1882, cette compagnie (qui avait été constituée en corporation la même année par l'acte 45 Vict., ch. 76) offrit au gouvernement de construire un chemin de fer pour le transport des navires par terre à travers l'isthme de Chignectou, depuis Tidnish, sur la baie Verte, dans le golfe Saint-Laurent, jusqu'à ou près l'embouchure de la rivière La Planche, dans la baie de Fundy, et par l'acte 45 Vict., chap. 55, autorisation fut donnée d'accorder une subvention de $150,000 par année pendant 25 ans, pour aider cette entreprise.

Cependant, rien de définitif ne fut fait avant le 6 octobre 1885, alors qu'un arrêté du conseil fut pris autorisant une convention avec la compagnie; cette convention, sujette à l'approbation du parlement, fut exécutée le 4 mars 1886. Aux termes de la dite convention, la subvention payable sera de $170,602 par année pendant 20 ans, ou la somme qui sera nécessaire pour porter les recettes nettes de l'entreprise à 7 pour 100 par année sur le capital autorisé en actions et obligations de la compagnie.

$5,000,000, à être accordée seulement durant l'exécution satisfaisante des services indiqués, et qui consisteront à monter, transporter et descendre des navires de 1,000 tonneaux chargés en plein. Si les recettes excèdent 7 pour 100 par année, la compagnie paiera au gouvernement la moitié du surplus des profits jusqu'à ce que toute la subvention qui aura alors pu être payée à la compagnie ait été remboursée par elle au gouvernement.

Par un acte spécial, 49 Vict., ch. 18 (1886), cette convention a été confirmée et ratifiée.

Par un autre acte spécial, 51 Vict., ch. 4 (1888), le temps fixé pour l'achèvement des travaux a été prorogé jusqu'au 1er juillet 1890, avec une nouvelle prorogation de 24 mois, mais sujette à une amende.

La compagnie ayant soumis des plans, ces plans ont été approuvés par un arrêté du conseil du 23 mai 1888, et subséquemment certaines modifications de ces plans ont été faites par un arrêté du 7 juin 1887. Les travaux font des progrès rapides, et les rails—de 110 livres à la verge—sont livrés.

Compagnie du chemin de fer de la Vallée de Cornwallis.

(*Voir* nos 128 et 168.)

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 24 (1887), une subvention de $41,000 a été accordée à cette compagnie pour 13 milles de son chemin de fer entre Kentville et Kingsport.

En vertu d'un arrêté du conseil du 29 mars 1888, la compagnie a reçu l'autorisation de passer contrat pour la construction du chemin qui doit être terminé pour le 1er octobre 1889.

L'acte 52 Vict., ch. 3, a autorisé une nouvelle subvention de $3,200 pour un un mille, et contrat a été passé pour la construction de ce mille supplémentaire jusqu'au port de Kingsport. Le temps originairement fixé pour l'achèvement de tout l'ouvrage a été prolongé jusqu'au 1er octobre 1890.

Aucune partie de la subvention n'avait été payée au 31 décembre 1888.

Compagnie de chemin de fer de Cumberland.

(*Voir* n° 124.)

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 24 (1887), une subvention de $44,800 a été accordée à cette compagnie pour 14 milles de son chemin de fer, à partir d'un point sur le chemin de fer de Spring-Hill à Parrsboro', près de Spring-Hill, jusqu'à un point sur le chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, près d'Oxford.

Sur sa demande, la compagnie a été admise à passer contrat le 12 avril 1888, en vertu d'un arrêté en conseil du 12 mars, avec engagement de terminer les travaux pour le 1er août 1891.

A la fin de l'exercice, aucune partie de la subvention n'avait encore été payée, mais $25,000 l'ont été avant le 31 décembre 1889.

Compagnie dite "Dominion Lime."

(*Voir* n° 108.)

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24 (1887), une subvention ne dépassant pas $22,400 a été accordée à la Compagnie dite *Dominion Lime* pour un chemin d'une longueur d'à peu près 7 milles, d'un point sur le chemin de fer Central de Québec, dans le township de Dudswell, jusqu'aux carrières de la Compagnie de Chaux de Dudswell.

Le 12 octobre 1887, contrat a été passé avec la compagnie, et les travaux sont terminés. La totalité de la subvention accordée à ce chemin, qui a $4\frac{80}{100}$ milles de long, a été payée avant la fin de l'exercice.

Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond.

(*Voir* nos 99 et 175.)

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24, une subvention ne dépassant pas $96,000 a été accordée à la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour 30 milles de son chemin de fer partant de Drummondville en allant vers Nicolet, P.Q.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 12 novembre 1889, qui approuvait aussi les plans du tracé de $12\frac{1}{2}$ milles, contrat fut passé avec la compagnie, le 1er décembre 1887, couvrant une ligne à partir du chemin de fer Sud-Est au village de Drummondville jusqu'au bras sud-ouest de la rivière Nicolet, le chemin devant être terminé le 1er août 1891.

Le 2 mai 1889 la compagnie a été admise à passer contrat pour le reste ($17\frac{1}{2}$ milles) des 30 milles subventionnés.

L'Acte des subventions aux chemins de fer de 1889, 52 Vic., ch. 3, a autorisé une nouvelle subvention de $14,400 pour $4\frac{1}{2}$ milles à partir de l'extrémité de la ligne déjà subventionnée jusqu'au quai de Ball, sur le fleuve Saint-Laurent; et la compagnie fut admise à passer contrat le 24 décembre 1889.

Au 30 juin 1889, les paiements faits à cette compagnie s'élevaient à $28,872, et il a depuis été payé $5,500, ce qui porte le total payé jusqu'au 31 décembre 1884 à $34,372. Le chemin est construit mais n'est pas terminé aux termes du contrat.

Compagnie du chemin de fer d'Elgin, Petitcodiac et Havelock.

(*Voir* n° 144.)

Par l'acte 51 Vic., ch. 3 (1888), le prêt au chemin de fer d'Embranchement d'Elgin, qui fait aujourd'hui partie de la ligne ci-dessus nommée, de certains rails en fer ayant déjà servi à l'Intercolonial, et évalués à $44,252.82, a été converti en une subvention à cette compagnie, à la condition que ces rails seraient d'abord remplacés sur la voie par des rails d'acier neufs.

Des rails d'acier neufs ont été posés sur une longueur de voie de 7 milles (la longueur totale du chemin étant de 22 milles), et le transfert a été autorisé par un arrêté du conseil le 7 octobre.

(*Note.*--Une subvention de $38,400 avait été payée à cette compagnie en 1885-86.)

Compagnie du pont de chemin de fer de Frédéricton et Saint-Mary's.

(*Voir* n° 165.)

Par l'acte spécial 50-51 Vict., chap. 26 (1887), le gouverneur en conseil fut autorisé à faire des avances (garanties par une hypothèque) à la Compagnie du pont de chemin de fer de Frédéricton et Saint-Mary's pour aider à la construction d'un pont de chemin de fer au-dessus de la rivière Saint-Jean, les dites avances ne devant pas excéder 80 pour 100 des dépenses faites, et la totalité des avances ne devant pas dépasser $300,000.

Après soumission des plans du dit pont et de ses abords, plans jugés satisfaisants, le 25 août fut pris un arrêté du conseil sous l'autorité duquel fut exécuté, le 12 octobre 1887, un acte d'hypothèque concernant les travaux en question, et un terme de 15 ans à partir de la date de la première avance, l'intérêt payable étant fixé à 4 pour 100 par année. Le pont ayant été construit et inspecté, autorisation fut donnée le 14 novembre 1888 de le livrer à la circulation publique. Le 17 avril 1889, un arrêté du conseil fut passé autorisant le paiement du solde de l'avance permise par l'acte, la somme dépensée sur les travaux ayant été de $376,741.

L'Acte des subventions de la dernière session, 52 Vic., ch. 3, a autorisé une subvention de $30,000 à la compagnie pour ce pont, et cette subvention a été payée avant la fin de l'exercice.

Le pont raccorde le chemin de fer de Frédéricton avec le chemin de fer du Nord et de l'Ouest entre Frédéricton et Saint-Mary's.

Compagnie de chemin de fer Grand-Oriental.

(*Voir* nos 88, 114 et 174.)

Par l'acte 49 Vict., chap. 10, autorisation fut donnée d'accorder une subvention n'excédant pas $32,000, pour la construction d'un chemin de fer de 10 milles, de Yamaska à la rivière Saint-François, Québec; et la Compagnie du chemin de fer *Great-Eastern* ayant fait une demande à cet effet et démontré d'une manière satisfaisante qu'elle pouvait exécuter l'entreprise, contrat fut passé avec elle le 12 octobre 1886, sous l'autorisation d'un arrêté du conseil du 9 du même mois; les travaux devant être terminés le 1er octobre 1887.

Le chemin ayant été terminé et inspecté, la subvention entière due pour sa longueur réelle, 6 milles, c'est-à-dire $19,200, a été payée sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 27 mars 1887.

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24, autorisation fut donnée d'accorder à la compagnie une subvention n'excédant pas $96,000 pour 30 milles de son chemin de fer, à partir de la rivière Saint-François jusqu'au chemin de fer d'Arthabaska (Grand Tronc) à Saint-Grégoire, et en vertu d'un arrêté du conseil, contrat fut passé avec elle le 16 mars 1888, pour l'exécution des travaux. Le temps fixé pour l'achèvement a été prolongé jusqu'au 1er août 1891. Aucun paiement n'avait été fait sur cette subvention au 31 décembre 1889.

L'acte 52 Vic., ch. 3, a autorisé une nouvelle subvention de $64,000 pour une nouvelle longueur de 20 milles à partir de Saint-Grégoire.

Compagnie de chemin de fer Grand-Nord.

(*Voir* n 33, 37, 72, 79 et 154.)

Par l'acte 47 Vict., chap. 8 (1884), une subvention n'excédant pas $32,000 fut accordée à cette compagnie pour la construction d'une ligne allant de Saint-Jérôme à New-Glasgow, Québec ; la longueur du chemin est estimé à 10 milles.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 3 février 1885, contrat a été passé avec la compagnie le 14 du même mois pour la construction du chemin, qui devait être terminé pour le 1er juillet 1885.

La ligne fut terminée et inspectée, et sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 mars 1885, il fut payé $25,088 pour 7·84 milles.

Par l'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), une subvention n'excédant pas $57,600 fut accordée pour une ligne allant de New-Glasgow à Montcalm, distance d'environ 18 milles. La Compagnie de chemin de fer du Grand-Nord l'ayant demandée, elle lui fut accordée sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 18 juillet 1887. Le contrat, passé le 19 août suivant, comporte que le chemin devra être terminé le 1er août 1890. Au 31 décembre 1889, aucun paiement n'avait été fait.

Par l'acte 49 Vict., chap. 10, une subvention ne dépassant pas $22,400 fut accordée pour la construction d'une ligne de Saint-André à Lachute, Québec, 7 milles. La compagnie ci-dessus a demandé cette subvention. Aucun contrat n'a été passé. La même subvention a de nouveau été autorisée par l'acte de 1889, 52 Vict., ch. 3, et un arrêté du conseil du 9 septembre 1889 a autorisé la passation du contrat.

Compagnie du chemin de fer de Jonction de Guelph.

(*Voir* n° 105.)

L'acte de 1887, 50-51 Vict., chap. 24, autorisait l'octroi d'une subvention ne devant pas dépasser $51,200 à la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Guelph, pour 16 milles de son chemin, à partir de sa jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à la ville de Guelph.

Un arrêté du conseil du 1er octobre 1887 autorisait la passation d'un contrat, et le dit contrat fut signé le 5 novembre ; la date fixée pour l'achèvement du chemin est le 1er janvier 1889.

Les plans du tracé du chemin, 15¼ milles, ayant été approuvés et les travaux inspectés, la compagnie a reçu $46,000 en vertu d'un arrêté du conseil du 21 décembre 1888, ce qui laisse un solde de $2,800. Il n'a pas été fait d'autre paiement avant le 31 décembre 1889.

Compagnie d'Embranchement de Harvey.

(*Voir* n° 103.)

L'acte de 1887, 50-51 Vict., chap. 24, autorisait l'octroi d'une subvention ne devant pas dépasser $9,600 à la Compagnie du chemin d'Embranchement de Harvey, pour l'aider à construire un chemin de fer d'environ 3 milles de longueur, depuis le terminus sud du chemin de fer d'Albert jusqu'à Harvey-Bank.

Le 3 octobre 1887, contrat fut passé avec la compagnie pour l'exécution des travaux. Le chemin a été construit et inspecté, et la somme de $5,553.57 a été payée avant la fin de l'exercice, mais il n'avait pas été fait d'autre paiement au 31 décembre 1889.

Compagnie de chemin de fer d'Hereford (ci-devant Cie d'Embranchement d'Hereford.)

(*Voir* nos 73 et 179.)

L'acte 49 Vict., chap. 10, 1886, autorisait l'octroi d'une subvention ne devant pas dépasser $108,800, pour un chemin de fer depuis Hereford jusqu'au chemin de fer International, dans le township d'Eaton, distance d'environ 34 milles.

La Compagnie du chemin d'Embranchement d'Hereford ayant fait une requête à cet effet, un arrêté du conseil portant la date du 30 décembre 1887, autorisa un contrat qui fut passé avec elle le 31 mars 1888. Aux termes de ce contrat les travaux de construction devront être terminés pour le 1er août 1890.

L'Acte des subventions de 1889, 52 Vic., chap. 3, a autorisé une subvention de $48,000 pour une ligne de 15 milles de Cookshire à Dudswell, sur le chemin de fer Québec-Central, et la compagnie a été autorisée à passer un contrat le 3 août 1889. Tout le chemin a été construit, et à la fin de l'exercice la compagnie avait reçu $63,900. Depuis il lui a été fait de nouveaux paiements, et jusqu'au 31 décembre 1889, sur le montant total de ses subventions, $156,800, la compagnie avait reçu $155,200. Le solde représente quelques ouvrages de peu d'importance qui restent à terminer.

Compagnie de chemin de fer d'Irondale, Bancroft et Ottawa.

(*Voir* no 24 et 159.)

Par l'acte 47 Vict., chap. 8 (1884), la Compagnie du chemin de fer d'Irondale, Bancroft et Ottawa reçut une subvention ne devant pas dépasser $160,000 pour une ligne d'environ 50 milles de long à partir de l'embranchement Victoria du chemin de fer de Midland jusqu'au village de Bancroft.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 10 juillet 1886, contrat fut passé avec la compagnie le 19 août 1886,—les dix premiers milles devant être terminés pour le 1er décembre 1886, et le reste pour le 1er juillet 1888.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 14 février 1887, $15,000 ont été payées. Aucun autre paiement n'a été fait jusqu'au 31 décembre 1889, et le solde impayé, $145,000, a été accordé de nouveau par l'acte 52 Vic., ch. 3 (1889).

Compagnie du chemin de fer des Joggins.

(*Voir* nos 76 et 100.)

Par l'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), autorisation fut donnée d'accorder une subvention n'excédant pas $38,400 pour la construction d'un chemin de fer, d'une longueur estimée à 12 milles, à partir d'un point à ou près la station de McCann, sur l'Intercolonial, et allant aux Joggins, sur le bassin de Cumberland, N.-E.

La Compagnie du chemin de fer des Joggins ayant demandé cette subvention, et sa demande offrant des garanties satisfaisantes, contrat fut passé avec elle le 30 novembre 1886, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 5 octobre,—le chemin devant être terminé pour le 1er novembre 1887.

Par l'acte 50-51 Vict., chapitre 24 (1887), autorisation fut donnée d'accorder à cette compagnie une nouvelle subvention ne dépassant pas $4,000 pour prolonger son chemin, de 1¼ mille de long, jusqu'aux quais sur le bassin de Cumberland ; et le 13 octobre 1887 contrat fut passé avec elle à cet effet.

Il n'a été rien payé à la compagnie dans le cours de l'exercice, la somme payée demeurant la même que l'année dernière, $26,138.78.

Compagnie du chemin de fer du Lac Erié, Essex et la Rivière Détroit.

(*Voir* n° 133.)

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 24 (1884), autorisation fut donnée d'accorder à cette compagnie une subvention de $118,400 pour 27 milles de son chemin de fer, au lieu de la subvention votée l'année précédente, et le 6 avril 1888 la compagnie fut admise, par un arrêté du conseil du 25 mars, à passer contrat pour la construction d'une ligne partant de Walkerville, sur la rivière Détroit, et allant à la station de Cedar-Creek.

La ligne ayant été construite et inspectée, la compagnie fut autorisée, le 22 décembre, à la livrer au trafic.

La somme de $106,500 a été payée sur cette subvention avant la fin de l'exercice, le solde étant de $11,900. Il n'a pas été fait d'autre paiement jusqu'au 31 décembre 1889.

Compagnie du chemin de fer de Colonisation du Lac Témiscamingue.

(*Voir* nos 55, 84, 119, 122 et 169.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 59, une subvention fut autorisée pour aider à la construction d'une ligne de chemin de fer depuis le Long-Sault jusqu'au pied du lac Témiscamingue, destinée à racheter certains rapides de la rivière des Outaouais. La subvention ne devait pas dépasser $25,000 pour une distance de 8 milles. Le 25 novembre 1885 contrat fut passé pour la construction de 6 milles, à terminer pour le 1er janvier 1887.

Conformément à une disposition expresse à cet effet contenue dans l'article 2 de l'acte 49 Vict., ch. 10, des lettres patentes furent émises sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 20 juillet 1886 et publiées dans la *Gazette du Canada* du 24, accordant une charte pour la construction de ce chemin de fer à la " Compagnie du chemin de fer de Colonisation du Lac Témiscamingue."

Par l'acte 49 Vict., chap. 10, une nouvelle subvention de $6,000 fut autorisée pour la construction de quais et débarcadères en rapport avec cette ligne. Cette subvention fut subséquemment annulée, et par l'article 50-51 Vict., chap. 24 (1887), la définition des parties du chemin auxquelles les actes précédents avaient accordé des subventions fut corrigée,—la subvention totale restant toutefois au même chiffre, $31,600.

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 24, une subvention de $33,600 fut autorisée pour 10½ milles de la ligne de cette compagnie depuis le Long-Sault jusqu'au lac Kippewa. Le contrat pour cette subvention a été passé le 27 juin 1888.

La somme de $9,000 a été payée dans le cours de l'exercice, ce qui porte le total payé à $26,400 ; depuis lors la compagnie a reçu $26,360, c'est-à-dire qu'au 31 décembre 1889 elle avait reçu $52,760.

Compagnie du chemin de fer de Leamington et Sainte-Claire.

(*Voir* nº 56 et 123.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 59 (1885), une subvention ne dépassant pas $44,800 a été accordée pour la construction d'une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer du Sud du Canada, près Comber, jusqu'à Leamington, lac Erié.

L'acte 50-51 Vict., chap. 24, a octroyé une nouvelle subvention de $6,400, ce qui porte la totalité des subventions à $51,200.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 13 avril 1886, contrat a été passé avec la Compagnie du chemin de fer de Leamington et Sainte-Claire, le 3 mai 1886, pour la construction de ce chemin, qui devra être terminé pour le 1er avril 1889. Après inspection du chemin et sous l'autorité d'un arrêté du conseil, la somme de $19,200 a été payée à la compagnie dans le cours de l'exercice, ce qui complète le chiffre de la subvention autorisée.

Compagnie du chemin de fer de Minudie.

(*Voir* n° 121.)

Par l'acte 50-51 Vict., ch. 24, 1887, autorisation fut donnée d'accorder à cette compagnie une subvention ne devant pas dépasser $17,600 pour 5½ milles de son chemin de fer à partir de sa jonction avec le chemin de fer des Joggins, près du pont de chemin de fer de la rivière Hébert, jusqu'au village de Minudie, Nouvelle-Ecosse.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 10 février, un contrat portant la date du 26 mars 1888 a été passé avec la compagnie pour la construction de cette ligne, qui devra être terminée avant le 1er mars 1889.

Aucune partie de la subvention n'était payée au 31 décembre 1889.

Compagnie du chemin de fer de Jonction de Montréal et Champlain.

(*Voir* nos 51, 125 et 136.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 59, une subvention ne dépassant pas $30,000 fut accordée à cette compagnie pour une voie ferrée de Brosseau à Dundee. Le chemin a été terminé et la subvention payée au cours de l'exercice 1885-86.

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24, une nouvelle subvention ne dépassant pas $64,000 a été octroyée à la compagnie, et le 25 janvier 1888, contrat fut passé pour la construction d'une ligne depuis Fort-Covington jusqu'à Massena Springs.

L'acte 51 Vict., ch. 3, a autorisé une nouvelle subvention de $9,600 pour trois autres milles, ce qui porte le total à $73,600. Sur cette somme il a été payé $36,700 dans le cours de l'exercice, et plus tard celle de $5,400, le total payé étant de $58,500 au 31 décembre 1889.

Compagnie de chemin de fer de Montréal au lac Maskinongé.

(*Voir* n° 74.)

Par l'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), une subvention ne dépassant pas $32,000 a été accordée pour un chemin de fer allant de Saint-Félix au lac Maskinongé, P.Q., et demande ayant été faite par la Compagnie du chemin de fer de Montréal au lac Maskinongé, cette compagnie fut acceptée comme entrepreneur par un arrêté du conseil du 1er octobre 1887, et le 29 septembre fut passé un contrat couvrant une distance de 10 milles, entre Saint-Félix et Saint-Gabriel de Brandon, près le lac Maskinongé; aux termes du contrat, le chemin doit être terminé pour le 1er décembre 1888. Les plans du tracé pour une distance de 12¾ milles furent approuvés par un arrêté du conseil du 23 juin 1888. Dans le cours de l'exercice il a été payé $19,700, et depuis une nouvelle somme de $10,800, ce qui portait le total des paiements effectués à $20,500 au 31 décembre 1889.

Compagnie de chemin de fer de Montréal et Sorel.

(*Voir* n° 47.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 59, une subvention n'excédant pas $72,000 fut accordée à cette compagnie pour une voie ferrée de Saint-Lambert à Sorel. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 octobre 1885, contrat fut passé avec cette compagnie le 14 du même mois, et sous l'autorité d'arrêtés du conseil dont le dernier porte la date du 10 novembre 1886, la compagnie a reçu différents paiements, formant un total de $69,922. Le chemin, qui a 44·67 milles de long, est terminé, sauf quelques travaux pour l'achèvement desquels $1,550 ont été retenues. Aucun autre paiement n'a été fait et le reste de la subvention est devenue périmée le 1er août 1889.

Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental.

(*Voir* n° 78.)

L'Acte des subventions de 1886, 49 Vict., chap. 10, autorise une subvention, substituée à celles préalablement autorisées, à la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental pour 70 milles du chemin de la dite compagnie dans la direction du Nord-Ouest vers le Désert, province de Québec, la dite subvention étant de $5,161 par mille, et ne devant pas excéder en tout $361,270.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil en date du 4 juin 1888, contrat a été passé le 6 avec la compagnie, le 1er août étant fixé pour l'achèvement des travaux. Les plans du tracé pour cette distance ont été approuvés. Au 31 décembre 1889 il n'avait encore été fait aucun paiement à la compagnie.

Compagnie de chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec.

(*Voir* nos 13, 27, 57, 94, 107 et 166.)

En 1883 le parlement autorisa une subvention de $89,600 à cette compagnie, pour son chemin de Napanee à Tamworth.

Un contrat fut passé avec la compagnie le 31 décembre 1883, et le chemin terminé, inspecté et approuvé, et la balance de la subvention restant due fut payée sous l'autorité d'arrêtés du conseil dont le dernier porte la date du 28 juillet 1884.

Au cours de la session de cette année-là, le parlement autorisa l'octroi d'une nouvelle subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, ou $70,400 en totalité, pour un prolongement du chemin de cette compagnie de Tamworth à Bogart et Bridgewater. En 1885, cependant, en substitution de cette subvention, le parlement autorisa l'octroi d'une subvention de $70,000 pour une voie ferrée de "Tamworth vers Bogart et Bridgewater, 16 milles." Cette subvention fut aussi annulée par l'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), qui accordait une subvention de $70,000 à la compagnie pour 18 milles de son chemin de fer de Tamworth à Tweed.

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24 (1887), une nouvelle subvention ne dépassant pas $12,800 fut octroyée à cette compagnie pour quatre milles de son chemin jusqu'à Tweed.

A la date du 25 juillet 1888, un arrêté du conseil autorisa la passation d'un contrat et approuva les plans du tracé entre Tamworth et Tweed, 20 milles. Le 31 juillet 1888 fut signé le contrat qui couvrait les deux subventions. Le chemin doit être terminé pour le 1er août 1890.

L'acte 52 Vict., ch. 3 (1889), a autorisé une nouvelle subvention à cette compagnie pour 7 milles du chemin de la dite compagnie de Yarker à Harrowsmith, ainsi qu'une subvention à une compagnie pour trois milles de chemin de fer de Harrowsmith à Sydenham, le total étant de $32,000. A la date du 4 septembre 1889 la compagnie fut admise à passer contrat pour 3 milles à terminer le 1er août 1893, et à la date du 26 décembre pour 6¾ milles à partir de Yarker ou d'un endroit peu éloigné jusqu'à Harrowsmith ou à un endroit avoisinant, à terminer le 1er août 1891.

Le total des subventions pour lesquelles il a été passé contrat couvre la distance qui sépare Tamworth, Tweed, Yarker, Harrowsmith et Sydenham, et s'élève à $114,800. A la fin de l'exercice il n'avait encore rien été payé sur cette subvention, mais depuis et jusqu'au 31 décembre 1889 il a été versé $75,400. A la date du 30 novembre 1889 il a été permis à la compagnie d'ouvrir son chemin à la circulation entre Tamworth et Tweed et entre Yarker et Harrowsmith.

Compagnie du chemin de fer du Nord et de la Jonction du Pacifique—de Gravenhurst à Callander.

(*Voir* nos 1, 16 et 160.)

Pour donner à la province d'Ontario l'avantage d'une communication directe avec le Nord-Ouest par voie ferrée, il était nécessaire de construire une ligne raccordant le chemin de fer Canadien du Pacifique au réseau d'Ontario ; cette ligne reçut par les actes de 1882 et 1883 une subvention de $12,000 par mille pour une distance de 110 milles, soit une somme totale de $1,320,000. Elle s'étend vers le sud, depuis le chemin de fer Canadien du Pacifique à la jonction de Nipissingue, à l'est du lac Nipissingue, jusqu'au village de Gravenhurst, distance de 111¼ milles, où elle se raccorde au réseau d'Ontario. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 10 avril 1884, contrat fut passé le 12 du même mois avec la Compagnie du chemin de fer du Nord et de la Jonction du Pacifique (ci-devant "la Compagnie du chemin de fer du Nord, Nord-Ouest et Sault Sainte-Marie"), pour la construction de cette ligne, qui devait être terminée pour le 1er mai 1886.

Le raccordement entre le nord et le sud a été opéré au mois de janvier 1886 ; un convoi de plein parcours a inauguré le service le 27 de ce mois.

Par un arrêté du conseil du 3 mai 1886, le temps fixé pour l'achèvement des travaux a été prolongé jusqu'au 1er août 1886.

Au 31 décembre 1886, le total des paiements s'élevait à $1,284,400, ce qui laisse $35,600 pour couvrir certains travaux inachevés. Ce solde est devenu éteint mais a été rétabli de nouveau en 1889 (52 Vic., ch. 3), mais au chiffre de $35,000 seulement Tous les travaux ayant été terminés, cette somme a été payée à la compagnie sous l'autorité d'un arrêté au conseil en date du 6 juillet 1889, ce qui laisse un solde de $600 à payer.

Compagnie du chemin de fer Northern and Western.

(*Voir* nos 11, 29, 50 et 61.)

En 1883, le parlement autorisa l'octroi d'une subvention de $102,400 à cette compagnie pour la construction de 32 milles de son chemin à partir du chemin de fer Intercolonial, près de Miramichi, jusque chez Moran, près du village de Demphy, N.-B. La Chambre avait voté ce crédit pour obtempérer à une demande d'aide en faveur d'une voie ferrée partant du chemin de fer Intercolonial à la traverse de la rivière Miramichi, *via* Boiestown et la vallée Nashwaak, jusqu'à Gibson, sur la rivière Saint-Jean, vis-à-vis Frédéricton. En 1884, les travaux n'étant pas encore commencés, le parlement vota un crédit pour la construction, par le gouvernement, de la partie du chemin comprise entre la station de Derby, sur le chemin de fer Intercolonial, et Indiantown, et autorisa l'octroi à cette compagnie d'une subvention de $128,000 pour l'aider à construire son chemin depuis Frédériction jusqu'à Miramichi, "au lieu de la subvention proposée en 1883."

Le contrat pour la construction de cette ligne subventionnée, de Frédéricton à la Miramichi, quarante milles de long, fut signé le 24 décembre 1884, un arrêté du conseil du 16 du même mois en ayant approuvé le projet. La date fixée pour l'achèvement des travaux était le 1er juillet 1888.

Le trace des quarante milles a été approuvé par des arrêtés du conseil, et le chemin étant terminé et inspecté, la compagnie a reçu toute sa subvention ($128,0000) avant la fin de l'exercice 1885-86.

En 1885, une subvention de $19,200 fut accordée à cette compagnie pour continuer sa ligne jusqu'à Boiestown, et sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 6 novembre 1885, contrat fut passé avec la compagnie le 26 du même mois pour l'exécution des travaux. Le tracé fut approuvé par un arrêté du conseil du 27. La ligne, qui a 6 milles de long, devait être terminée pour le 1er novembre 1886. Le chemin fini, un arrêté du conseil fut pris le 13 juillet 1886, autorisant le paiement de $18,200 ; la balance, $1,000, fut retenue pour couvrir les frais d'élargissement de certaines tranchées.

En 1885, le parlement autorisa encore l'octroi d'une subvention de $140,800 pour aider à la construction d'une ligne de chemin de fer depuis Indiantown, *via* la vallée de la Miramichi, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer *Northern and Western*, à ou près Boiestown.

La compagnie fit une proposition qui fut acceptée, et, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 7 novembre 1885, contrat fut passé avec elle le 26 du même mois ; le

tracé de toute la ligne, environ 50 milles, fût approuvé par un arrêté du 27,—l'entreprise devant être exécutée pour le 1er août 1888.

Par l'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), une nouvelle subvention de $32,000 fut accordée à cette compagnie pour dix milles de son chemin qui se trouvent entre les terrains des parties de sa voie pour lesquelles des subventions avaient déjà été accordées, et deux milles jusqu'en eau profonde à Chatham.

Pour cette subvention, contrat fut passé avec la compagnie le 14 août 1886, couvrant toute la ligne, sauf le prolongement de deux milles qui en fut omis. Le 12 août 1887, la compagnie a passé un contrat couvrant les deux milles en question; le montant de subvention disponible est de $6,400.

Au 31 décembre 1887, tout le chemin entre Gibson, vis-à-vis Frédéricton, et Indiantown, était terminé et exploité; distance, 95½ milles. La subvention accordée était de $313,600 en totalité. La somme réellement applicable est de $305,600, et elle a été toute payée après l'inspection des travaux et en vertu d'arrêtés du conseil dont le dernier porte la date du 31 décembre 1887.

A la date du 29 novembre 1888, un arrêté du conseil fut rendu autorisant le paiement d'une somme de $6,300 sur une subvention de $6,400 pour le prolongement en eau profonde à Chatham ($100 étant retenues pour l'achèvement de certains travaux), et cette somme a été payée. Depuis le 30 juin 1889, cette somme de $100 a été payée, ce qui complète le paiement de toutes les subventions accordées à cette compagnie, s'élevant à $312,000.

La partie de la ligne qui raccorde Indiantown à l'Intercolonial, 14 milles, ayant été construite par le gouvernement comme embranchement de la ligne-mère, il y a maintenant une communication directe entre Frédéricton et le chemin de fer Intercolonial à Derby, distance d'environ 109½ milles.

Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse.

(*Voir* nos 129 et 135.)

Par l'acte de 1887, 50-51 Vict., chap. 24, la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse a reçu, pour 34 milles de son chemin, une subvention ne dépassant pas $108,800. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 16 septembre 1887, la compagnie a été admise à passer contrat le 17 octobre suivant. L'entreprise à exécuter consiste en une ligne de chemin de fer partant de Lunenburg, sur la côte est de la Nouvelle-Ecosse, et allant vers l'ouest jusqu'à un point du district de New-Germany, avec un embranchement d'environ ¾ de mille, jusqu'au quai de chemin de fer de Bridgewater, le tout devant être terminé le 31 décembre 1889.

Par l'acte 51 Vict., ch. 3 (1888), l'octroi d'une nouvelle subvention n'excédant pas $147,200 a été autorisé pour 46 milles du chemin de fer de la compagnie, et sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 9 octobre 1888, un contrat portant la date du 15 octobre 1888 a été passé pour la construction d'un chemin de 39½ milles partant d'un point à 33½ milles de Lunenburg et allant à Middleton sur le chemin de fer Windsor et Annapolis; les travaux devant être terminés pour le 31 décembre 1890.

A la fin de l'exercice il n'avait encore été payé aucune partie de ces subventions, mais depuis lors, après une inspection des travaux et un arrêté du conseil, il a été payé, jusqu'au 31 décembre 1889, un montant de $181,300, pour la distance qui sépare Lunenburg et Middleton et pour l'embranchement de Bridgewater, soit en tout 73½ milles.

Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario.

(*Voir* nos 31, 115 et 150.)

Par l'acte 47 Vict., chap. 8, une subvention de $262,400, basée sur une distance estimée à 82 milles, a été accordée à la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario, pour une voie ferrée de Cornwall à Perth; et le 27 juillet 1886, contrat fut passé avec la compagnie, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 1er du même mois, pour la construction de la dite ligne par voie de Newington, Chrysler, Manotic et Franktown,—le chemin devant être terminé pour le 1er juillet 1888. Cette subvention s'est éteinte le 1er juillet 1888.

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24, une nouvelle subvention de $19,200 a été accordée pour une autre distance de six milles.

Aucune partie de ces subventions n'avait été payée au 31 décembre 1889.

L'acte 52 Vic., ch. 3. 1889, a autorisé une subvention ne devant pas dépasser $172,400 à payer à cette compagnie pour un chemin entre Cornwall et Ottawa.

Compagnie du chemin de fer Ontario et Québec.

(*Voir* Compagnie de chemin de fer de l'Ouest d'Ontario et du Pacifique.)

Compagnie du chemin de fer Ottawa et Vallée de la Gatineau.

(*Voir* nos 8, 26, 58 et 151.)

Par l'acte 48-49 Vict., ch. 59 (1885), une subvention de $320,000 a été accordée à cette compagnie (au lieu des subventions votées précédemment) pour une voie ferrée allant de la station de Hull vers le village le Désert sur une distance de 62 milles, la somme totale devant être de $320,000. Cette subvention étant devevue éteinte, elle a été autorisée de nouveau par l'acte 52 Vic., ch. 3.

Le 19 août, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 10 juillet 1889, il fut passé contrat avec la compagnie pour les 62 milles de chemin en question, le 1er août 1893 étant fixé pour l'achèvement des travaux.

Le tracé des 20 premiers milles a été approuvé par l'arrêté du conseil du 11 juillet 1888.

Au 31 décembre 1889 il n'avait encore été rien payé sur cette subvention.

Compagnie du chemin de fer Pontiac et Renfrew.

(*Voir* n° 163.)

L'acte 52 Vict., ch. 3 (1889) a autorisé une subvention de $19,200 à cette compagnie pour six milles de son chemin, et à la date du 2 août 1889, la compagnie fut admise à passer contrat. La ligne à construire était des mines de fer de Bristol au chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, dans Onslow, les travaux devant être terminés le 1er octobre 1889. Il n'a rien été payé dans le cours de l'exercice, mais au 31 décembre 1889 la compagnie avait reçu $9,800.

Compagnie du chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique.

(*Voir* nos 25 et 138.)

En 1884, le parlement accorda à cette compagnie une subvention de $3,200 par mille, n'excédant pas $272,000 en totalité.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil portant la date du 12 décembre 1884, contrat fut passé avec cette compagnie le 22 du même mois, pour la construction de la ligne subventionnée depuis Aylmer jusqu'à Pembroke, traversant la rivière Ottawa à quelque point "non à l'est de Lapasse,"—les premiers 27 milles devant être terminés pour le 1er septembre 1885 (cette date a été changée en celle du 15 décembre par un arrêté du conseil du 13 août 1885), les seconds 27 milles pour le 1er juillet 1886, et tout le chemin, estimé à 85 milles à l'ouest d'Aylmer, pour le 1er juillet 1887.

A la fin de l'exercice 1887–88 il avait été payé sur le montant de la subvention, c'est-à-dire $272,000, la somme de $174,828, pour une distance de 71 milles à partir d'Aylmer.

Le chemin est ouvert à la circulation entre Aylmer et Coulonge, 59 milles.

L'acte 51 Vict., chap. 3 (1888), autorise l'octroi d'une subvention de $31,500 à cette compagnie pour construire des ponts sur la rivière Ottawa à la Culbute, et d'une subvention de $9,600 pour 3 milles de sa voie depuis un point situé à 3 milles à l'est de Pembroke, pourvu que tous les travaux subventionnés sur ce chemin soient terminés dans quatre ans à partir du 22 mai 1888. Au 31 décembre 1889 aucun contrat n'avait encore été passé pour les travaux mentionnés par cet acte.

L'acte 52 Vict., ch. 3, portait expressément que les différentes subventions en aide de ce chemin de fer s'étendront jusqu'au 22 mai 1892.

Compagnie du chemin de fer de Québec-Central.

(*Voir* no 22 et 142.)

En 1884, cette compagnie reçut une subvention de $211,200 pour l'aider à construire 66 milles de son chemin de fer à partir de la jonction de la Beauce jusqu'à la frontière internationale.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 2 août 1884, contrat fut passé avec la compagnie pour la construction d'une voie ferrée partant de la jonction de la Beauce sur sa ligne-mère et suivant la vallée de la rivière Chaudière jusqu'à la frontière,—le chemin devant être terminé pour le 2 février 1888.

Le tracé des 23 premiers milles a été approuvé par un arrêté du conseil du 8 mai 1885. Le montant de la souscription payé jusqu'à la clôture de l'exercice 1885–86, en vertu d'un arrêté du conseil du 14 août 1885, est de $60,342, couvrant 15½ milles du chemin inspecté à partir de la jonction de la Beauce. Aucun autre paiement n'a été fait jusqu'au 31 décembre 1889.

Au lieu de la balance de cette subvention qui devenait périmée le 1er juillet 1888, autorisation fut donnée par l'acte 51 Vict., chap. 3 (1888), d'accorder à cette compagnie une subvention annuelle de $21,191.54 pendant 20 ans, représentant un octroi de $288,000 en argent pour une ligne de chemin de fer depuis la station Saint-François jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique au Nord-Ouest, près de la rivière Moose, 90 milles. Le contrat pour l'exécution de cette entreprise n'est pas encore signé.

Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean.

(*Voir* nos 2, 14, 49, 126, 140 et 177.)

Par l'acte de 1882, une subvention de $384,000 fut accordée pour une voie ferrée entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean. Par l'acte de 1883, la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, qui construisit cette ligne, reçut une subvention de $80,000. Par l'acte de 1885, une subvention de 96,000 lui fut accordée pour une voie ferrée depuis sa jonction sur le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Saint-Raymond, et par l'acte de 1886, une nouvelle subvention n'excédant pas $186,295 pour les 95 milles à partir d'un point situé à 50 milles au nord de Saint-Raymond jusqu'au lac Saint-Jean.

Par l'acte 50–51 Vict., chap. 24 (1877), une nouvelle subvention ne dépassant pas $28,000 fut accordée pour une distance de 9 milles que les subventions antérieures ne couvraient pas, entre la cité de Québec et le lac Saint-Jean. Cet acte autorisait le paiement jusqu'au 23 juin 1888 (aux conditions ordinaires) du solde des subventions accordées en 1882 et 1883. La totalité des subventions octroyées à cette compagnie, pour toute la distance de Québec au lac Saint-Jean, s'élève à $775,095, et le nombre de milles subventionnés est de 186.

Contrat fut passé le 4 septembre 1883, au sujet des deux premières subventions ; aux termes du contrat, cette ligne devait être terminée pour le 25 mai 1887, et la partie allant jusqu'au lac Edouard devait l'être pour le 31 décembre 1885 ; le 10 février 1886 fut signé un contrat concernant la troisième subvention, celle de 1885. Il n'y a pas besoin de contrat pour les subventions accordées en 1886 et 1887, attendu qu'elles sont attribuées à des travaux couverts par les contrats précédents.

Le chemin est ouvert à la circulation jusqu'à Roberval, 190 milles de Québec.

L'acte 51 Vict., chap. 3, a transféré à cette compagnie une subvention de $96,000 déjà octroyée à la Compagnie du chemin de fer du Saguenay et du Lac Saint-Jean, pour 30 milles de sa voie depuis le lac Saint-Jean vers Chicoutimi ; et sous l'autorité d'un arrêté du 17 novembre 1888, contrat fut passé avec elle le 5 décembre pour la construction de ce chemin qui part de la jonction de Chambord, près du lac Saint-Jean, sur sa ligne-mère,—les travaux devant être terminés pour le 1er août 1890. Le tracé de ces 30 milles a été approuvé par un arrêté du conseil du 17 novembre 1888.

L'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une nouvelle subvention de $64,000 pour 20 autres milles, ce qui porte le total de la subvention pour cet embranchement à $160,000.

Il a été payé $19,911 dans le cours de l'exercice, et au 30 juin 1889, $709,915 avaient été payés en tout. Depuis cette date il a été payé une nouvelle somme de $38,400, et au 31 décembre 1889, la compagnie avait touché un montant de $748,355 pour la ligne-mère et l'embranchement.

Ligne directe.

Dans des rapports précédents, et en attendant la conclusion de négociations alors en cours, il a été question, sous le titre "Ligne directe," d'un projet très vaste et très important pour le pays : celui de la construction d'une voie ferrée qui établirait une communication plus directe entre les ports canadiens de l'Atlantique et le réseau de chemins de fer à l'ouest du Saint-Laurent.

Aujourd'hui, certaines parties de ce projet ont été entreprises comme travaux de l'Etat, et une compagnie est en voie de terminer le reste. La route se divise comme suit :

1. Une ligne partant du fleuve Saint-Laurent à Caughnawaga, allant *via* Sherbrooke, à travers l'Etat du Maine, jusqu'à Harvey, Frédéricton, Salisbury, sur l'Intercolonial, et à Moncton—se raccordant en route aux chemins qui vont à Saint-Andrews et à Saint-Jean, N.-B. Cette ligne a été construite par la Compagnie du chemin de fer Atlantique et Nord-Ouest (Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique) jusqu'à Harvey, d'où elle communique avec Saint-Jean, et le gouvernement a fait faire une nouvelle exploration entre Harvey et Salisbury.

2. Une ligne entre Oxford et New-Glasgow, évitant un long détour et rejoignant le chemin de fer de Prolongement-Est à New-Glasgow. Cette ligne a été entreprise par le gouvernement.

3. Une ligne partant d'un point situé sur l'île du Cap-Breton, vis-à-vis le terminus du Prolongement-Est à Canso, sur la terre ferme, et allant à Sydney et Sydney-Nord. Elle est construite par l'Etat.

On trouvera dans le présent rapport, sous leurs titres respectifs, des renseignements au sujet de ces travaux.

Compagnie de chemin de fer de Norfolk-Sud.

(*Voir* n° 109.)

Par l'acte 50–51 Vict., chap. 24, autorisation fut donnée d'accorder une subvention de $54,400 à cette compagnie, pour 17 milles de son chemin de fer à partir de Port-Rowan jusqu'à la ville de Simcoe.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 11 août 1888, la compagnie fut admise à faire un contrat le 23, la date de l'achèvement des travaux étant fixée au 1er juillet 1889.

Le chemin ayant été terminé et inspecté, la subvention entière, $54,400, a été payée en vertu d'un arrêté du conseil du 29 décembre 1888. Le chemin est ouvert au public, et est exploité par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc.

Compagnie du chemin de fer de Sainte-Catherine à Niagara.

(*Voir* nos 96 et 176.)

Par l'acte 50–51 Vict., chap. 24 (1887), une subvention n'excédant pas $38,400 a été octroyée à cette compagnie pour 12 milles de sa voie à partir de Sainte Catherine jusqu'au pont sur la rivière Niagara.

La compagnie a été admise à passer contrat le 5 mars 1888 en vertu d'un arrêté du conseil du 12 avril, le tracé étant approuvé par un arrêté de la même date.

Le 20 décembre 1888, le chemin étant terminé et inspecté, la compagnie a reçu la permission de le livrer à la circulation.

La somme de $26,640 a été payée dans le cours de l'exercice, celle de $11,760 étant retenue en attendant l'achèvement de certains travaux. Au 31 décembre 1889 il n'avait pas encore été fait d'autre paiement.

L'acte 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une subvention pour 20 milles de ce chemin, et le 31 décembre 1889 la compagnie demanda à passer contrat, pour ce prolongement de sa voie depuis la tête de ligne actuelle à Sainte-Catherine jusqu'à Hamilton.

Compagnie de chemin de fer et de Navigation d'Oshawa.

(*Voir* n° 112.)

L'acte 50-51 Vic., ch. 24 (1887), a autorisé une subvention de $22,400 pour sept milles du chemin de cette compagnie, allant de Port-Oshawa vers Raglan ; la compagnie fut admise à passer contrat le 20 juillet 1889. La date fixée pour l'achèvement des travaux est le 1er août 1891. Au 31 décembre 1889 il n'avait encore rien été payé à la compagnie.

Compagnie du chemin de fer Port-Arthur, Duluth et Occidental.

(Ci-devant Compagnie du chemin de fer de Colonisation de la Baie-du-Tonnerre.)

(*Voir* n° 139.)

Cette compagnie a été d'abord constituée en corporation par un statut de l'Ontario sous le nom de " Compagnie du chemin de fer de colonisation de la Baie-du-Tonnerre." Elle a été constituée sous le nom qu'elle porte aujourd'hui par l'acte 51 Vic., ch. 84, qui l'a autorisée à recevoir toutes les subventions qui lui avaient été accordées sous son ancien nom.

L'Acte des subventions 51 Vic., ch. 3 (1888), a autorisé une subvention de $271,200 en faveur de cette compagnie pour 84¾ milles de son chemin allant de Port-Arthur vers le lac de la Pierre-à-Fusil, sur la frontière internationale, cette subvention étant en remplacement de subventions déjà accordées pour la construction d'un chemin de fer de Murillo-Station au Lac de Travers.

Contrat fut passé avec la compagnie le 24 décembre 1889. Le tracé de toute la ligne a été approuvé, mais au 31 décembre 1889 il n'avait encore été rien payé de la subvention.

Compagnie du chemin de fer Shuswap et Okanagan.

(*Voir* n° 167.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte 49 Vic., ch. 82 (1886), pour la construction d'une ligne de chemin de fer à partir d'un endroit sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, aux Sicamous-Narrows, Colombie-Britannique, et longeant la rive gauche de la rivière Shuswap jusqu'à un endroit près de l'extrémité nord du lac Okanagan.

L'acte 51 Vic., ch. 88 (1888), a modifié cet acte, et il a été donné à la compagnie deux ans pour commencer et cinq ans pour achever sa ligne principale.

L'Acte des subventions de 1889 a autorisé une subvention de $163,200 à ce chemin de fer, pour une longueur estimée à 51 milles.

Au 31 décembre 1889 le contrat n'avait pas encore été passé, mais la compagnie avait transmis des plans du tracé de la ligne sur tout son parcours.

Compagnie du chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix.

(*Voir* n° 164.)

L'Acte des subsides 52 Vic., ch. 3 (1889), a autorisé une subvention de $96,000 en faveur de la compagnie ci-dessus pour 30 milles de son chemin de fer à partir de la rive est de la rivière Saint-Charles jusqu'au Cap Tourmente, province de Québec, ou les environs.

Contrat fut passé avec la compagnie le 14 novembre 1889 pour ce chemin à partir de Hedleyville, la date fixée pour l'achèvement des travaux étant le 1er octobre 1890.

Au 31 décembre 1889 il n'avait rien été payé de la subvention.

Compagnie du chemin de fer Vaudreuil et Prescott.

(*Voir* n° 97.)

L'Acte des subventions de 1887, 50-51 Vic., ch. 24, a autorisé une subvention de $96,000 en faveur de la dite compagnie pour 30 milles de son chemin allant de Vaudreuil vers Hawkesbury.

Contrat fut passé le 11 février 1889 avec la compagnie pour les 30 milles ci-dessus mentionnés, à partir du chemin de fer Grand-Tronc à Vaudreuil, la date fixée pour l'achèvement étant le 1er août 1891. Au 1er décembre 1889 il n'avait encore été rien payé de la subvention.

Compagnie du chemin de fer Woodstock et Centreville.

(*Voir* n° 131.)

L'acte 50-51 Vic., ch. 24 (1887), a autorisé une subvention de $64,000 pour un chemin de fer de 20 milles allant de Woodstock vers Centreville.

La compagnie ci-dessus nommée en ayant fait la demande, et ayant été agréée, contrat fut passé avec elle le 6 mai 1889, pour les 20 milles en question, la ligne devant partir de la station Upper-Woodstock, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, et devant être terminée le 1er octobre 1890. Au 31 décembre 1889, il n'avait encore été rien payé de la subvention.

Compagnie du Tunnel Frontière de la Sainte-Claire.

(*Voir* n° 162.)

En 1884, une compagnie, sous le nom de " Compagnie du Tunnel Frontière de la Sainte-Claire," fut constituée en corporation par l'acte fédéral 47 Vic., ch. 82, pour construire un tunnel pour le passage d'un chemin de fer sous la rivière Sainte-Claire, entre un endroit dans ou avoisinant la ville de Sarnia, dans l'Ontario, et la ville de Port-Huron, dans le Michigan, E.-U., l'acte portant que les projets du tunnel et des travaux d'art s'y rattachant seraient soumis à l'approbation du gouverneur en conseil avant le commencement de la mise à exécution de l'entreprise.

Les projets ayant été soumis par la compagnie furent approuvés par un arrêté du conseil du 24 novembre 1886, qui approuva aussi le tracé de l'ouvrage. Certains changements ayant été subséquemment trouvés nécessaires, des plans modifiés furent approuvés par un arrêté du conseil en date du 7 octobre 1889.

La longueur totale du tunnel sera de 5,950 pieds, dont 2,310 seront sous la rivière. La partie centrale, sur une longueur de 1,708 pieds, sera à peu près de niveau, la rampe, à partir du centre étant, de chaque côté, de 1 dans 50. Les accès comprennent des tranchées découvertes de 3,200 pieds du côté de l'est et de 2,560 du côté de l'ouest. La galerie, de forme cylindrique, aura un diamètre de 20 pieds à l'intérieur. Elle sera lambrissée en fonte. La plus grande colomne d'eau au-dessus de l'œuvre aura 40½ pieds de hauteur, et la plus courte, 15 pieds. Une fois terminé le tunnel réunira le chemin de fer Grand-Tronc au *Chicago and Grand Trunk Railway.*

L'Acte des subventions 52 Vict., ch 3 (1889), a autorisé une subvention de 15 pour 100 du prix de revient de l'entreprise, limitant, toutefois, cette subvention à un maximum de $375,000.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil en date du 2 octobre 1889, contrat fut passé avec la compagnie le 30 du même mois, et les travaux devront être achevés le 1er août 1893.

Au 31 décembre 1889, l'inspection des travaux n'étant pas terminée, il n'avait pas encore été fait de paiement sur la subvention, mais l'ouvrage progresse régulièrement, et dans le cours du mois la compagnie ayant justifié d'une dépense totale de $667,000 jusqu'au 31 octobre 1889, a fait la demande d'une partie de la subvention.

Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup.

(*Voir* nos 90 et 118.)

Par l'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), une subvention de $70,400 fut accordée pour 22 milles de chemin de fer de Frédéricton à Prince-William, Nouveau-Brunswick, et par l'acte 50-51 Vict., chap. 24, une subvention de $70,400 fut accordée à la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup pour 22 milles de chemin de fer à partir de Prince-William vers Woodstock.

La compagnie ayant demandé les deux subventions, elle fut admise à passer contrat le 26 juin 1888, en vertu d'un arrêté du conseil du 21 mai, l'époque fixée pour l'achèvement des travaux étant le 31 juillet 1890. Le contrat couvre les deux subventions, qui s'élèvent en totalité à $140,800. Les plans du tracé furent approuvés par un arrêté du conseil du 28 mai 1888.

Aucune partie des subventions n'était payée au 31 décembre 1889.

Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Stewiacke à Lansdowne.

(*Voir* n° 87).

Par l'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), autorité fut donnée d'accorder une subvention ne dépassant pas $80,000 pour un chemin de fer partant d'un point sur l'Intercolonial, passant par la vallée de la Stewiacke et établissant une communication avec les mines de fer, Spring-Side, les colonies de la Stewiacke supérieure et la Musquodo-

boit, 25 milles. La Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Stewiacke à Lansdowne ayant demandé cette subvention, contrat fut passé avec elle le 17 décembre 1886, la ligne devant être terminée le 31 décembre 1889. Le nivellement et les ponts sont en voie, mais au 31 décembre 1889 aucune partie de la subvention n'était encore payée.

Compagnie du chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay.

(*Voir* nos 59 et 117.)

Par l'acte 48–49 Vict., chap. 59 (1885), une subvention de $217,600 fut accordée pour une voie ferrée depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, Québec, jusqu'à un point de jonction avec le chemin de fer du Lac Saint-Jean. Cette subvention remplace celle qui avait été donnée l'année précédente.

Par l'acte 50–51 Vict., chap. 24, cette subvention fut répétée en faveur de la compagnie ci-après désignée.

La Compagne du chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay ayant présenté une soumission qui a été acceptée, contrat fut passé avec elle le 20 février 1886, sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 6 du même mois, qui acceptait aussi les plans du tracé. Ce tracé fut subséquemment modifié sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 25 août 1887.

A la clôture du dernier exercice, la compagnie avait reçu $92,813, couvrant une distance de 22½ milles.

Le temps fixé pour l'achèvement a été prolongé jusqu'au 1er août 1891. Au 31 décembre 1889, aucun autre paiement n'avait été fait.

Compagnie du chemin de fer de Témiscouata—de la Rivière-du-Loup à Edmunston.

(*Voir* nos 3, 62, 127 et 141.)

Pour la construction d'une ligne de la Rivière-du-Loup ou de la Rivière-Ouelle, ou à partir de quelque point entre ces deux localités et Edmundston, le parlement, en 1882, vota une subvention de $240,000, et par l'acte 48–49 Vict., chap. 58, il vota une nouvelle subvention ne dépassant pas $258,000 pour les mêmes travaux, ce qui porte le total de la subvention à $498,000.

En vertu des dispositions expresses de cet acte, des arrêtés du conseil des 3 et 6 octobre 1885, accordèrent une charte à certaines personnes constituant "la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata," dans le but de construire cette voie ferrée, et la charte, après avoir été publiée dans la *Gazette Officielle* du 10 de ce mois, a vigueur et effet comme si elle était un acte du parlement. Cette charte fut subséquemment ratifiée et modifiée par l'acte spécial 50-51 Vict., chap. 71, 1887. Elle autorise la compagnie à construire une voie ferrée depuis la Rivière-du-Loup, sur l'Intercolonial, jusqu'à Edmundston. Le 21 juin 1886, contrat fut passé avec la compagnie pour la construction de la ligne subventionnée, qui doit être terminée pour le 1er août 1889. Le tracé de la partie du chemin, 80½ milles, *via* le lac Témiscouata et la rivière Madawaska, a été approuvé par un arrêté du conseil du 30 septembre 1886. Dans le cours de l'exercice clos le 30 juin 1889, des paiements

s'élevant, en totalité, à la somme de $163,216, ont été faits en vertu d'arrêtés du conseil, ce qui fait un total de $412,900 jusqu'au 31 décembre 1889. Le 22 novembre 1888 la compagnie fut autorisée à livrer le chemin à la circulation.

Par l'acte 51 Vict., chap. 3 (1888), une subvention de $100,000 fut octroyée à cette compagnie pour 20 milles de son chemin d'embranchement allant d'Edmundston vers la rivière Saint-François, au lieu d'une subvention accordée l'année précédente.

La compagnie ayant demandé à passer contrat, autorisation lui en a été donnée par un arrêté du 31 décembre 1888 qui approuve aussi le tracé, et le contrat fut passé le 22 janvier 1889. Au 31 décembre 1879 il n'avait encore rien été payé.

Compagnie du chemin de fer de la vallée de la Tobique.

(*Voir* n° 130.)

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24 (1887), autorisation fut donnée d'accorder une subvention de $89,600 pour quatorze milles du chemin de fer de cette compagnie depuis la station de Perth-Centre vers Plaister Rock Island, au lieu de la subvention précédemment accordée. Le 4 septembre 1888 contrat fut passé avec la compagnie pour construire la voie qui devait être terminée le 31 décembre 1888.

Le temps fixé pour l'achèvement a été prolongé jusqu'au 1er août 1890.

Le nivellement est en voie, mais au 31 décembre 1889 il n'avait encore été fait aucun paiement sur la subvention.

Compagnie du chemin de fer des Mille-Iles.

(*Voir* n° 182).

L'Acte des subventions 52 Vict., chap. 3 (1889) a autorisé une subvention de $54,400 en faveur de cette compagnie pour quatre milles de son chemin à partir d'un endroit rapproché du fleuve Saint-Laurent dans le village de Gananoque jusqu'à Gananoque Junction sur le chemin de fer Grand-Tronc, et pour treize milles de son chemin depuis Gananoque-Junction jusqu'à un endroit de raccordement avec le chemin de fer Brockville, Occidental et Sault Sainte-Marie.

Contrat fut passé avec la compagnie le 24 octobre 1889, la section des quatre milles devant être terminée le 1er juillet 1890, et celle des treize milles le 1er août 1893.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 10 décembre 1889, la somme de $10,400 a été payée pour la section (trois milles et trois-quarts) de Gananoque au chemin de fer Grand-Tronc, cette section étant terminée.

Compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest.

L'acte 50-51 Vict., chap. 25 (1889), sanctionné le 23 juin 1887, a ratifié une convention faite par le gouvernement avec la Compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest le 31 janvier 1887 ; la convention se trouvant subir en même temps certaines modifications exprimées dans une convention subsidiaire. Selon le dit acte et les conventions, les arrangements se résument en ceci :—

La compagnie s'engageait à retirer la pétition de droit qu'elle avait présentée contre la couronne au sujet du chemin de fer d'embranchemeut de Windsor, libérant le gouvernement de toutes réclamations et abandonnant au gouvernement tous ses droits et titres à l'embranchement. Elle s'engageait à construire et terminer le chemin de fer entre Annapolis et Digby, N.-E., à terminer, équiper et mettre en ordre parfait toute la ligne entre Yarmouth et Annapolis, et à régler toutes ses dettes et toutes les hypothèques existant sur ses propriétés. Pour remplir ces engagements, elle devait déposer entre les mains du gouvernement tout le produit de la vente de ses débentures, etc., dont l'émission était limitée à $4,200,000. Le gouvernement, de son côté, en considération de ce que ci-dessus, s'engageait à payer à la compagnie la somme de $500,000, à être portée au crédit de la compagnie et ajoutée au produit de la vente des débentures, produit que le gouvernement devait garder à cette fin,—le tout à être appliqué, sous l'autorité d'un certificat de l'ingénieur en chef du gouvernement et d'un arrêté du conseil, au paiement de l'intérêt sur les débentures, à la construction et à l'achèvement du chemin de fer plus haut mentionné, et au paiement des dettes existantes de la compagnie ; et le solde, s'il y en avait, devait être remis à la compagnie. Les époques auxquelles la compagnie était tenue, telles que modifiées par les termes de l'acte, étaient les suivantes :—

Les travaux devaient commencer le 13 juillet 1887, et le chemin de fer entre Annapolis et Digby devait être terminé pour le 12 septembre 1888 ; et la compagnie devait compléter, avant le 12 septembre 1887, et à la satisfaction du gouvernement, tous les arrangements pour le règlement de ses dettes. Le gouvernement devait aussi, s'il le jugeait à propos, terminer la ligne entre Annapolis et Digby à même les fonds déposés entre ses mains, si la compagnie manquait de commencer les travaux, de les pousser avec diligence, ou de le satisfaire au sujet des arrangements à prendre pour le règlement des dettes aux époques fixées. La compagnie n'a pas fait de dépôt, et elle n'a pas encore pris les mesures pratiques pour exécuter les travaux. Dans ces conditions, et à la suite de représentations qui ont été faites au gouvernement pour l'engager à se charger lui-même de l'entreprise, il a donné, au mois d'octobre 1888, instructions de faire une exploration du pays entre Digby et Annapolis.

L'acte *ad hoc* 52 Vict., chap. 8 (1889), a autorisé la construction de ce chaînon de chemin de fer sur le crédit de $500,000 accordé par l'acte 50-51 Vict., chap. 25, et cet ouvrage a conséquemment été entrepris par le département des chemins de fer, et est en voie de construction comme on le verra ailleurs dans le présent rapport.

Compagnie du chemin de fer du Pacifique de l'Ouest d'Ontario.

(*Voir* n° 66).

L'acte 49 Vict., chap. 10 (1886), autorisait l'octroi d'une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni $256,000 en totalité, pour aider la construction d'un chemin de fer depuis Ingersoll *via* London, jusqu'à Chatham, Ont., et dont la longueur était estimée à 80 milles.

La Compagnie du chemin de fer du Pacifique de l'ouest d'Ontario, qui avait obtenu la subvention, ayant demandé la permission de construire le chemin de Woodstock à London, au lieu d'Ingersoll, et comme il paraissait que cette nouvelle

ligne serait, à cause de sa longueur, plus utile au pays que la route subventionnée, un arrêté du conseil pris le 8 septembre 1886 permit à la compagnie de passer contrat pour la construction du chemin proposé entre Woodstock et London, 27 milles,—sujet néanmoins à l'approbation du parlement. Ce contrat conditionnel, aux termes duquel le chemin devait être terminé pour le 1er novembre 1887, fut signé le 2 novembre 1886.

Cependant la compagnie a construit une partie de son chemin de fer, dont le tracé a été officiellement approuvé, depuis London en allant vers l'est jusqu'à un point près d'Ingersoll, 19 milles, d'où raccordement peut être fait avec Ingersoll et Woodstock. Inspection faite et sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 1er septembre 1887, la compagnie a reçu $60,000, montant de la subvention applicable à la longueur du chemin construit, moins $800 retenues pour couvrir les travaux restant à faire. L'ouvrage ayant été terminé, ce solde a été payé sous l'autorisation d'un arrêté du conseil du 5 février 1889 ; ce qui porte le total payé à $60,800.

Au cours de la session de 1887 fut passé l'acte 50-51 Vict., chap. 62, qui autorise la Compagnie du chemin de fer d'Ontario et Québec à acquérir, au moyen d'un bail, partie de la ligne de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique de l'ouest d'Ontario en voie de construction, allant d'un point du chemin de fer d'Ontario et Québec près Woodstock, par la voie de London, jusqu'à la rivière Sainte-Claire, et cette location a été approuvée par un arrêté du conseil du 10 octobre 1887.

Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 25 août 1888, une convention portant la date du 4 septembre 1888, a été passée avec la Compagnie du chemin de fer d'Ontario et Québec (chemin de fer Canadien du Pacifique) pour la construction de la ligne entre London et Chatham avant le 1er août 1890, la distance estimée, au point de vue de la subvention, étant de 65 milles. Au 31 décembre 1889 il n'avait encore rien été payé à la compagnie.

SUBVENTIONS EN TERRES.

Les compagnies suivantes ont reçu l'aide de subventions en terres autorisées par le parlement et accordées par le ministère de l'intérieur :

Elles sont énumérées ici parce que les travaux d'art ont été contrôlés par ce ministère, qui ne payait les subventions aux compagnies intéressées que par le certificat de son ingénieur en chef.

Compagnie de chemin de fer Alberta et Athabaska.

(Par l'acte 52 Vic., ch. 65, le nom de cette compagnie est devenue "Compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest du Canada.")

Compagnie du chemin de fer de Brandon et du Sud-Ouest.

Par un arrêté du conseil du 23 novembre 1889 sujet à la ratification du parlement, et à l'obtention d'un acte constitutif de la part du parlement fédéral, il a été accordé à cette compagnie une subvention de 6,400 acres par mille pour aider à la construction d'un chemin de fer partant d'un endroit dans le township 1, dans le rang 23 ou le rang 24, à l'ouest du premier méridien principal, et allant à Deloraine, à environ 17 milles. La compagnie est aujourd'hui constituée en vertu d'un acte

provincial. Le chemin de fer sera commencé le 1er mai 1890, et terminé et ouvert à la circulation le 1er mai 1891.

Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Par un arrêté du conseil du 18 mai 1889, sujet à l'approbation du parlement, il a été accordé à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique une subvention de 6,400 acres par mille pour aider à la construction d'un embranchement partant d'un endroit de sa ligne-mère à ou près Brandon, allant dans la direction du sud-ouest à ou près le township 3, rang 27, à l'ouest du premier méridien principal, et de là dans la direction de l'ouest, sur une distance totale de 100 milles; ainsi que d'une ligne de 25 milles partant du même endroit dans le township 3, et allant dans la direction de l'est jusqu'à Deloraine, terminus de la ligne actuelle du chemin de fer de Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba; soit en tout 125 milles, la totalité de la subvention étant de 800,000 acres, et le chemin devant être terminé le 31 décembre 1890. Un nouvel arrêté du 18 juin 1889 a autorisé la cession, après l'achèvement de chaque section de 20 milles, de l'étendue de terre y afférente.

Le 16 août 1889 la compagnie produisit des projets indiquant le tracé de cet embranchement à partir de Kemnay, sur sa ligne-mère, à 8 milles à l'ouest de Brandon, jusqu'à Melita, dans le township 3, rang 26, ouest.

Par un arrêté du conseil du 16 juin 1889, sujet à l'approbation du parlement, il a été accordé à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique une subvention de 6,400 acres par mille pour aider à la construction d'un embranchement partant d'un endroit situé sur l'embranchement ci-dessus mentionné, et allant jusqu'à Glenboro, terminus actuel du tronçon nord du chemin de fer de Colonisation du Nord-Ouest du Manitoba, la longueur de ce chemin de fer ainsi subventionné étant déclarée être d'environ 60 milles, la subvention devant être transférée à l'achèvement de chaque section de 20 milles. Le même arrêté du conseil a fixé au 31 décembre 1890 l'époque de l'achèvement de ce chemin.

Compagnie du chemin de fer du Grand Nord-Ouest Central.

(*Voir* n° 191.)

Le projet de construire un chemin de fer entre Brandon, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, et Battleford, dans le district provisoire de Saskatchewan, distance d'environ 450 milles, est dû à la Compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest Central, la ci-devant Compagnie du chemin de fer de Souris aux Montagnes Rocheuses. Sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 29 juillet 1885, le privilège qui avait été accordé à la compagnie d'acheter des terres à raison de $1.06 l'acre jusqu'à la concurrence de 6,400 acres par mille, fut converti en une concession gratuite de ces terres (sujet à une taxe de 10c. par acre pour l'arpentage), à la condition que le chemin fut terminé dans des sections mentionnées.

Aucune section du chemin n'a été construite comme résultat de cette concession. Des embarras ayant surgi et d'autres demandes ayant été faites, l'acte 49 Vic., chap. 11 (1886), qui accordait une subvention de 6,400 acres par mille pour l'entreprise fut appliqué à l'une ou l'autre des deux compagnies mentionnées ou à toute autre compagnie qui se chargerait de construire le chemin. La Compagnie du chemin de fer du Grand Nord-Ouest Central fut constituée en corporation par un arrêté du conseil du 22 juillet 1886 et en vertu des dispositions de l'acte; un second

arrêté du 3 août, modifiant cette charte, et le tout étant confirmé et ratifié par l'acte 51 Vic., ch. 85 (1888). Un article de cette charte qui donnait au chemin de fer Canadien du Pacifique droit de circulation sur ce chemin a été révoqué par la 52e Vic., ch. 67 (1889).

Par un arrêté du conseil aussi du 22 juillet 1886, la subvention dont il a été question a été accordée à cette compagnie. Le contrat fut passé le 12 septembre 1887. Par un arrêté du conseil du 1er juillet 1889, l'achèvement des travaux a été prorogé comme suit :—

50	milles au	1er	décembre	1889.
100	"	30	"	1890.
150	"	"	"	1891.
150	"	"	"	1892.
450				

Un nouvel arrêté du conseil du 16 novembre 1889 a prorogé au 31 mai 1890 l'achèvement des 50 premiers milles.

Le tracé a été approuvé jusqu'au 50e mille, et la compagnie a demandé une inspection sur ce parcours.

Compagnie du chemin de fer du Lac Seul.

A la date du 13 novembre 1889 il fut accordé à cette compagnie par un arrêté du conseil sujet à l'approbation du parlement, une subvention de 6,400 acres par mille, pour aider à la construction d'un chemin de fer d'environ 18 milles à partir d'un endroit près de la station de Shelley, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à un endroit près du lac à la Vase, sur la rivière Winnipeg ; ce chemin devant être terminé le 1er novembre 1891.

Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest.

(*Voir* nos 188 et 190.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 60, autorité a été donnée de concéder à cette compagnie 6,400 acres par mille, soit en tout 2,527,000 acres, pour une ligne de chemin de fer d'environ 430 milles depuis Portage-la-Prairie jusqu'à la traverse du bras sud de la rivière Saskatchewan, à 20 milles de Prince-Albert.

Une concession a été faite à la compagnie par arrêté du conseil du 4 octobre 1884, annulant des arrêtés antérieurs. La marche des travaux a été fixée par arrêté du 6 mai 1885, à raison de 50 milles par année.

Le tracé et les rampes ayant été approuvés, une inspection des travaux a fait constater que jusqu'au 1er décembre 1885, la compagnie avait construit et équipé 130 milles de son chemin. Un arrêté du conseil du 2 avril 1888 a autorisé le transport de la concession de terres pour cette distance, c'est-à-dire, 838,400 acres.

Par l'acte 49 Vict., chap. 11, 1886, autorité fut donnée de concéder à la compagnie 6,400 acres par mille, pour l'aider à construire un embranchement de ce chemin de fer d'environ 26 milles partant d'un point de la ligne-mère à ou près Todburn jusqu'à la rivière Assiniboine, près Shellmouth.

Une concession fut faite à la compagnie par un arrêté du conseil du 24 mai 1886, les travaux devant être terminés pour le 31 décembre 1886. Sous l'autorité d'arrêtés

du conseil des 10 et 21 septembre 1886, la compagnie fut autorisée à faire partir la ligne de Binscarth, l'arrêté en premier lieu nommé approuvant le tracé, 11½ milles, à Russell, jusqu'où le chemin a été construit. Cet embranchement, de 11½ milles de long, est terminé.

Le 22 juin 1889 fut passé un arrêté du conseil autorisant le transfert des terres afférentes à une nouvelle longueur de chemin de 80 milles, savoir 512,000 ; ce qui porte à 211 milles la longueur de chemin pour laquelle la subvention a été livrée à la compagnie, et à 1,350,400 acres l'étendue concédée.

Le 14 décembre 1889, la compagnie soumit, pour approbation, des plans de l'emplacement pour la distance entre le 206e et le 256e mille à partir de Portage-la-Prairie.

Aujourd'hui, le 31 décembre 1889, la ligne-mère est en état d'exploitation entre Portage-la-Prairie et Saltcoats, 206 milles.

Compagnie de chemin de fer de Colonisation du Nord-Ouest du Manitoba.

(*Affermée à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.*)

(*Voir* n° 187.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 60 (1885), autorité fut donnée de concéder à cette compagnie 6,400 acres par mille, pour une ligne de chemin de fer de 150 milles, de Winnipeg au lac de l'Eau-Blanche.

La charte de la compagnie, octroyée par l'acte 42 Vict., chap. 66 (1879), lui conférait le droit de construire une voie ferrée de Winnipeg au lac de la Roche, près la frontière occidentale de la province,—ce chemin devant être terminé en cinq ans, c'est-à-dire pour le 15 mai 1884.

Par l'acte 43 Victoria, chap. 53 (1880), elle fut autorisée à prolonger sa ligne jusqu'aux houillères de Souris.

Par l'acte 47 Vict., chap. 73 (1884), elle fut autorisée à affermer sa ligne au chemin de fer Canadien du Pacique,—le temps fixé pour achever la ligne étant prolongé de trois ans au delà de la période inscrite dans la charte, c'est-à-dire jusqu'au 15 mai 1888.

Par un arrêté du conseil du 4 octobre 1884, la compagnie reçut une subvention de 6,400 acres par mille pour toute la distance, environ 152 milles, entre Winnipeg et le lac de l'Eau-Blanche, soit 972,800 acres ; la ligne devait être terminée, sur cette distance, pour le 1er octobre 1885. Le tracé a été approuvé comme suit :—

Par un arrêté du 3 novembre 1881—depuis la rue Aikins, Winnipeg, jusqu'à la section 18, township 7, rang 40, à peu près 52 milles. Ce sera un point à environ 4 milles au sud de l'endroit appelé Elm-Creek.

Par un arrêté du conseil du 1er avril 1885, depuis la section 29, township 8, rang 4, l'endroit maintenant appelé Elm-Creek, allant à l'ouest en suivant une tangente jusqu'à la section 31, township 7, rang 9. C'est l'embranchement nord allant vers l'ouest.

Par un arrêté du conseil du 10 septembre 1885, depuis la section 29, township 8, rang 4, passant par Carman et Manitou et la rive sud du lac Blanc, et allant à la frontière occidentale du Manitoba, entre les rangs 29 et 30. C'est l'embranchement sud.

Un arrêté du conseil du 6 avril 1885 modifia la concession accordée par l'arrêté du 4 octobre 1884, de façon à la rendre applicable à un changement dans le tracé du chemin aux conditions suivantes :—

	Milles.
1. Depuis le township 7, rang 4 (la partie de Winnipeg au township 7, rang 6, environ 50 milles, étant déjà terminée), jusqu'à Manitou.....	110
2. De Manitou au lac de l'Eau-Blanche.....	
3. Du township 8, rang 4, au township 8, rang 9.....	20
	130

L'arrêté répartissait aussi les 972,800 acres également sur les 130 milles= 7,483·84 acres par mille.

Un arrêté du conseil du 11 septembre 1885 prolongea jusqu'au 6 avril 1886, le temps fixé pour l'achèvement des travaux.

Un arrêté du conseil du 5 avril 1886, après rapport d'inspection fait par l'ingénieur en chef des chemins de fer, constatant l'achèvement de 100 milles, autorisa le transfert de 748,384 acres à la Compagnie du Sud-Ouest du Manitoba.

Par un arrêté du conseil du 15 novembre 1886, il fut décidé d'appliquer à certains autres prolongements terminés, savoir: sur l'embranchement sud, à partir de Boisevain-Ouest, 21 milles; sur l'embranchement nord, à partir de Holland-Ouest, 20 milles—la réserve faite pour la section n° 1 sous l'autorité de l'arrêté du 6 avril 1885. Le reste devait être retenu comme subvention pour la dite section n° 1, depuis le township 7, rang 4, jusqu'à Manitou, dont la construction fut retardée, la Compagnie du Pacifique, fermière du chemin, ayant déjà, par sa ligne du sud, communication avec Manitou à partir de Winnipeg. En août 1885, cependant, la compagnie présenta le projet du prolongement d'Elm-Creek à Carman, c'est-à-dire partie de la dite section n° 1.

Par un arrêté du conseil du 6 mars 1887, le tracé de celle des deux coupes située au nord fut approuvé pour une distance totale de 60 milles depuis l'Anse-à-l'Orme jusqu'à la section 10, township 7, rang 14. De cette subvention, les premiers 30 milles étaient pour un tracé préalablement approuvé, mais aujourd'hui modifié.

Après une nouvelle inspection et un autre rapport de l'ingénieur en chef du gouvernement établissant que le chemin était en état d'être exploité sur une autre distance totale de 60 milles, un arrêté du conseil du 19 mars 1887 autorisa le transport de la subvention pour cette distance. Au 31 décembre 1887, la ligne était exploitée jusqu'à Glenboro', (chaînon du nord) 105 milles; aussi le chaînon du sud jusqu'à Deloraine, un point 101 milles à l'ouest de Manitou et 202 milles de Winnipeg.

Il est bon de remarquer que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, qui est la fermière de ce chemin, a obtenue, par arrêtés du conseil sujets à l'approbation du parlement, des subventions de terres pour des embranchements qui sont réellement des prolongements de la ligne nord à partir de Glenboro' et de la ligne sud à partir de Deloraine. Ces subventions sont mentionnées sous le chef "Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique."

Compagnie de chemin de fer et de houille de Medicine-Hat.

(*Voir* n° 195.)

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 23 (1887), autorisation était donnée de concéder à cette compagnie des terres fédérales jusqu'à la concurrence de 6,400 acres par mille pour un chemin de fer allant d'un point à ou près Medicine-Hat, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'aux houillères des ou près des townships nos 12 et 13, rang 6, à l'ouest du 4e principal méridien, distance d'à peu près 8 milles.

En conséquence, la concession fut faite à la compagnie sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 6 juillet 1887, après qu'il eut été stipulé que le chemin serait terminé et mis en exploitation pour le 31 décembre 1888.

Par arrêté du conseil du 24 janvier 1889, un projet de contrat avec la compagnie fut approuvé, et l'achèvement du chemin fut prorogé jusqu'au 2 juin 1890. Le contrat fut signé le 14 février 1889.

Compagnie de houille et de navigation du Nord-Ouest.

(*Voir* n° 186.)

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 30 (1885), autorité fut donnée de concéder à cette compagnie environ 110 milles de terres, 3,800 acres par mille, pour une ligne de chemin de fer entre Medicine-Hat et les bancs de houille de la rivière du Ventre. Par l'acte 50-51 Vict., chap. 22, cette concession fut portée à 3,840 acres par mille.

Par un arrêté du conseil du 16 mars 1885, approbation fut donné au tracé de la ligne, et après inspection, au mois d'octobre 1885, de la partie terminée du chemin—savoir : depuis la station Dunmore, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à Lethbridge, 109 milles, un arrêté du conseil du 19 octobre accepta le chemin comme terminé. Un arrêté du conseil du 18 janvier 1889 disait que la compagnie avait droit à une subvention totale de 418,560 acres, sur laquelle elle avait déjà reçu 347,413 acres ; et le dit arrêté du conseil autorisait le transfert de 48,498 acres, ce qui portait l'étendue livrée à un total de 395,911 acres.

Il est à remarquer que l'Acte des subventions en terres de 1889 donnait une subvention à cette compagnie. Un arrêté du conseil du 14 octobre 1889 a rectifié la chose, déclarant que cette subvention était destinée à la Compagnie de chemin de fer et de houille d'Alberta.

Compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest du Canada.

(Ci-devant Compagnie du chemin de fer d'Alberta et Athabaska.)

(*Voir* nos 139 et 198.)

Par arrêté du conseil du 21 mai 1887, une concession de terres fut faite, sujette à l'approbation du parlement, à la Compagnie du chemin de fer d'Alberta et Athabaska (dont le nom a été changé en celui de Compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest du Canada par l'acte 52 Vic., ch. 65), pour un chemin de fer à partir de quelque point sur la rivière aux Arcs, ou sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou entre Calgary et Crowfoot Creek, allant vers le nord jusqu'à un point près de l'emplacement de ville d'Edmonton, distance de 300 milles. La subvention était à raison de 6,400 acres par

mille; les premiers 50 milles, commençant au terminus sud, devaient être terminés pour le 20 juillet 1888; 100 milles dans le cours de chacune des deux années suivantes, et tout le chemin pour le 20 juillet 1891.

Par l'acte 50-51 Vic., ch. 23, la subvention a été confirmée.

L'Acte des subventions en terres de 1889 (52 Vict., ch. 4), a autorisé en faveur de la Compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest du Canada, une subvention de 10,000 acres de terres par mille, pour une voie ferrée partant de Calgary sur le chemin de fer Canadien du Pacifique et allant vers le nord jusqu'à un endroit de la rivière Saskatchewan du Nord, à ou près Edmonton, distance d'environ 210 milles; et aussi une subvention de 10,000 acres pour un chemin de fer partant de Calgary et allant vers le sud jusqu'à Lethbridge, distance d'environ 120 milles.

Compagnie du chemin de fer et de vapeurs de la Qu'Appelle, du lac Long et de la Saskatchewan.

(*Voir* nos 189 et 194.)

Par l'acte 48-49 Vict. chap. 60, autorité fut donnée d'accorder une subvention de 6,400 acres de terres pour une ligne partant d'un point près Régina, et allant aux eaux navigables du lac Long.

Le 13 décembre 1884, il fut pris un arrêté du conseil accordant une subvention à la compagnie.

Le tracé du chemin entre Régina et les eaux navigables du lac Long, distance d'environ 23 milles, a été approuvé par arrêté du conseil du 25 septembre 1886.

Une inspection du chemin, faite au mois de mai 1886, fit constater qu'il était terminé et en bon état sur une distance de 20·10 milles.

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 23, autorité fut donnée d'accorder à cette compagnie une subvention de 6,400 acres par mille pour un prolongement de sa ligne à partir d'un point près du terminus nord de la partie terminée du chemin de fer près le lac Long jusqu'à un point près le coude de la rivière Saskatchewan du Nord, avec embranchement jusqu'à Prince-Albert et Battleford, environ 325 milles.

Le 20 juin 1887, il fut pris un arrêté du conseil accordant cette subvention. La compagnie s'est engagée à construire et à mettre les premiers 50 milles en état d'exploitation pour le 20 juillet 1888, la partie qui s'étend jusqu'à la traverse de la Saskatchewan du Sud dans le cours des douze mois suivants, et tout le chemin pour le 25 mai 1891. Cet arrêté a été subséquemment annulé.

L'acte *ad hoc* 52 Vict., ch. 5 (1889) décrétait ce qui suit :—

" Afin de permettre à la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs de la Qu'Appelle, du lac Long et de la Saskatchewan de compléter sa voie ferrée entre Régina et quelque point sur la rivière Saskatchewan du Sud, à ou près Saskatoon, et de là vers le nord jusqu'à Prince-Albert, le gouverneur en conseil pourra passer un contrat avec la dite compagnie pour le transport des hommes, approvisionnements, matériaux et malles, pendant vingt ans, et pourra payer pour ce service, pendant la dite période, quatre-vingt mille piastres par année, de la manière suivante, savoir : la somme de cinquante mille piastres sera payée annuellement lors de la construction de la voie jusqu'à un point à ou près Saskatoon, ce paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie ferrée jusqu'à ce point; et la balance de trente mille piastres sera payée annuellement lorsque la voie s'étendra jusqu'à Prince-Albert, le

dit paiement devant compter à dater de l'achèvement de la voie en dernier lieu mentionnée ; toutefois, si la seconde portion de la dite voie ferrée n'était pas construite et en exploitation jusqu'à Prince-Albert, dans les deux ans qui suivront l'achèvement de la voie jusqu'à la Saskatchewan du Sud comme susdit, le paiement de cinquante mille piastres cessera jusqu'à ce que la totalité de la voie soit terminée jusqu'à Prince-Albert."

Un arrêté du conseil du 26 juin 1889 a approuvé un projet de convention avec la compagnie au sujet du service de transport à l'achèvement du chemin jusqu'à Saskatoon. Cette convention fut signée le 5 août 1889. La compagnie s'y trouvait engagée à terminer le chemin jusqu'à un endroit sur la rivière Saskatchewan, près Saskatoon, pour le 1er novembre 1890, et jusqu'à Prince-Albert dans les deux ans à compter de cette date.

A la date du 29 novembre 1889, un nouvel arrêté du conseil approuva une formule définitive de contrat et devis pour les travaux en vue dans l'Acte des subventions en terres 50-51 Vict., ch. 23 (1887).

Ce contrat fixe comme suit les dates auxquelles les travaux devront être terminés :

Le 1er novembre 1890—

	Milles.
A partir d'un endroit à environ 19 milles de Régina sur le chemin déjà construit entre Régina et le lac Long, jusqu'à Saskatoon sur la Saskatchewan du Sud	130
Le 1er novembre 1892—	
De là jusqu'au coude de la Saskatchewan du Nord, environ	25
Un embranchement jusqu'à Prince-Albert, environ	85
Aussi un embranchement jusqu'à Battleford, environ	85
	325

Au 31 décembre 1889 ce contrat n'avait pas encore été signé.

Compagnie de chemin de fer et de houille de la Vallée du Daim.

(*Voir* n° 197.)

Cette compagnie a été constituée en corporation par l'acte 52 Vict., ch. 52, pour la construction d'un chemin de fer à partir d'un endroit près de Calgary, T.N.O., jusqu'à un endroit sur la rivière du Daim, dans le township 32, rang 21, à l'ouest du 4e méridien principal ; aussi à partir d'un endroit situé à ou près Cheadle-Station, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers le nord jusqu'à un point de raccordement avec la voie de Calgary, dans ou près le township 26, rang 25, à l'ouest du 4e méridien principal, avec autres embranchements indiqués dans l'acte.

Le 28 novembre 1888, un arrêté du conseil autorisa, sauf l'approbation du parlement, une subvention de 6,400 acres de terres par mille pour la ligne allant de Cheadle-Station à un point dans ou près le township 29, rang 23, à l'ouest du 4e méridien, distance d'environ 55 milles. Cette concession a été ratifiée par l'Acte des subventions en terres 52 Vict., ch. 4 (1889).

Compagnie de chemin de fer et de navires de Winnipeg et de la Baie-d'Hudson.

(*Voir n°* 185.)

Par l'acte 47 Vict., chap. 25, par. 7 (1884), autorité fut donnée d'accorder une subvention en terres pour une voie ferrée entre un point du chemin de fer Canadien du Pacifique et la baie d'Hudson: 6,400 acres par mille dans le Manitoba, et 12,800 acres dans les territoires du Nord Ouest.

En l'année 1880 l'acte 43 Vict., chap. 59, constitua en corporation " la Compagnie de chemin de fer et de navires de Winnipeg et de la Baie-d'Hudson," avec pouvoirs de construire une ligne de Winnipeg à ou près Port-Nelson, baie d'Hudson.

En 1884, cet acte fut modifié (par le chapitre 70), et la compagnie fut autorisée à commencer son chemin en partant de Winnipeg ou de quelque point entre Selkirk et Portage-la-Prairie, et allant à Port-Nelson et Churchill ou quelque autre point sur la baie d'Hudson; aussi de construire un embranchement entre un point quelconque de sa ligne-mère et le chemin de fer Canadien du Pacifique, à l'ouest du lac Winnipegoosis, la construction devant se faire dans la proportion d'au moins 50 milles par année.

Par le même acte un acte antérieur qui autorisait la fusion de cette compagnie avec la Compagnie de chemin de fer et de transport de la vallée de la Nelson fut abrogé, et autorisation fut donnée de liquider les affaires de la compagnie en dernier lieu mentionnée, et de transférer ses propriétés et ses intérêts à la Compagnie de Winnipeg et de la Baie-d'Hudson.

Un acte passé en 1886 (49 Victoria, chap. 73) fixe au 2 juin 1890 la date de l'achèvement des travaux.

Par un arrêté du conseil du 11 mai 1885, tous les arrêtés précédents relatifs à ce sujet furent annulés, et une subvention en terres a été accordée à la Compagnie de chemin de fer et de navires de Winnigeg et de la Baie-d'Hudson, comme suit :—

		Acres.
Autorisé par l'acte 47 Vict., chap. 25, sanctionné le 19 avril 1884.	Division A.—Depuis le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à la frontière septentrionale du Manitoba —distance évaluée, 225 milles.....	1,440,000
	Division B.—Depuis la frontière jusqu'au terminus près l'embouchure de la rivière Nelson, baie d'Hudson—distance évaluée, 425 milles.....	5,440,000
	Division C.—L'embranchement, à partir d'un point de la ligne-mère, près l'extrémité septentrionale du lac Winnipeg, jusqu'à son intersection avec le chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest—distance évaluée ne devant pas excéder 250 milles. (Concession sujette à l'approbation du parlement).....	1,600,000

Le temps accordé pour l'achèvement des travaux a été fixé par cet arrêté comme suit: 50 milles sur la division A ou B pour le 19 avril 1887, et 50 milles par chaque année suivante jusqu'à l'achèvement de la ligne-mère; mais si la compagnie ne termine pas sa ligne-mère pour le 11 mai 1890, elle perdra son droit à une subvention pour son embranchement qui, lui-même, devra être terminé par le 11 mai 1893.

Au mois d'avril 1888, l'ingénieur en chef du gouvernement fit rapport que 40 milles du chemin étaient terminés, à l'exception de certaines gares, etc.

Par un arrêté du conseil en date du 16 mai 1889, l'achèvement des 50 premiers milles a été prorogé au 19 avril 1890. Au 31 décembre 1889, il n'avait encore été transféré aucune partie de la subvention.

Compagnie du chemin de fer de la Montagne-de-Bois à Qu'Appelle.

(*Voir n°* 192.)

Par l'acte 49 Vict., chap. 11 (1886), autorité a été donnée d'accorder une concession d'environ 240 milles, 6,400 acres par mille, pour un chemin de fer à partir d'un point dans le township 4, rang 30, à l'ouest du 2e méridien, traversant la ville de Qu'Appelle jusqu'au chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest.

Une concession fut accordée à la compagnie par un arrêté du conseil du 24 mai 1886. La partie comprise entre Fort-Qu'Appelle et le chemin de fer Canadien du Pacifique devra être terminée pour le 1er novembre 1887, et 50 milles chaque année suivante.

Cet arrêté du conseil fut modifié par un autre du 7 juillet 1887, qui accorde à la compagnie une année, à partir du 1er janvier 1887, pour terminer la première section de 50 milles (après avoir achevé pour le 1er novembre 1887), la partie comprise entre le chemin de fer Canadien du Pacifique et Fort-Qu'Appelle, l'achèvement devant s'effectuer à raison de 50 milles par chaque année subséquente jusqu'à la construction entière du chemin.

Un autre arrêté du conseil pris le 22 novembre 1887 accorde à la compagnie un délai jusqu'au 31 juillet 1888 pour terminer la partie comprise entre Fort-Qu'Appelle et le chemin de fer Canadien du Pacifique ; suivant les termes de l'arrêté précédent, 100 milles du chemin doivent être terminés et exploités pour le 31 décembre 1888.

Par l'acte *ad hoc* 52 Vic., ch. 66 (1889), l'article d'un acte antérieur donnant à cette compagnie le pouvoir de construire un chemin de fer suivant la voie indiquée ci-dessus a été abrogé, et la compagnie a été autorisée à construire une voie ferrée à partir d'un point de la frontière internationale sur ou près le rang 16, à l'ouest du second méridien principal, en allant dans une direction nord par Qu'Appelle-Station jusqu'au fort Qu'Appelle, et de là dans une direction nord-est jusqu'à un point près de l'encoignure nord-ouest du lac Winnipegoosis ; la partie du chemin qui se trouvera entre son point d'intersection avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et le fort Qu'Appelle devant être terminée pour le 1er août 1890, et toute la ligne pour le 16 avril 1896.

Par l'acte de 1889, 52 Vic., ch. 4, la subvention autorisée par l'acte 49 Vic., ch. 11, a été accordée à cette nouvelle ligne, et le gouverneur en conseil autorisé à la transférer. Il n'a rien été fait de plus.

TUNNEL DU DÉTROIT DE NORTHUMBERLAND.

Le gouvernement ayant été saisi d'un projet de construction d'un tunnel dans le détroit de Northumberland pour raccorder les réseaux de chemins de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard, a jugé à propos, avant de prendre une décision dans une affaire aussi importante, d'être renseigné par ses ingénieurs

sur la praticabilité du projet. Le 24 août 1889, un arrêté du conseil fut pris à l'effet d'autoriser une certaine dépense pour faire pratiquer des forages entre le Cap Traverse, sur l'île, et le Cap Tourmentin, sur la terre ferme, distance de 8 milles.

Les ingénieurs chargés de l'exploration réussirent à faire des forages à chaque quart de mille sur les premiers trois milles en partant du Cap Traverse, et à chaque demi-mille sur le reste de la distance. Sur les premiers 5½ milles, le foret passa à travers du sable et du gravier jusqu'à ce qu'il atteignit de la terre à brique. Du 5½ mille au 6¼, depuis le sable et le sable dur gris jusqu'à la terre à brique. Du 6¼ mille au 8e, c'est-à-dire jusqu'au littoral de la terre ferme, dans la vase, le sable et la glaise rouge jusqu'à la roche. La plus grande profondeur d'eau est de 96 pieds et se trouve à 4½ milles du Cap Traverse; au 6½ mille il y a un rocher couvert par 9 pieds d'eau et environ 10 pieds de sable. A cette exception près le fonds est très uniforme et bon.

COMITE DES CHEMINS DE FER DU CONSEIL PRIVÉ.

Le ministre des chemins de fer étant président du comité des chemins de fer de l'honorable Conseil privé, auquel l'Acte des chemins de fer de 1888 impose certaines obligations, je crois à propos de donner un aperçu des questions qui se sont présentées à ce comité dans le cours de l'année, ainsi que des décisions prises à leur égard.

Les questions suivantes ont occupé le comité des chemins de fer du Conseil privé, de janvier à décembre 1889 :

Passage à niveau du prolongement du chemin de fer de la Vallée de la rivière Rouge jusqu'au Portage sur l'embranchement de la Montagne Pembina du chemin de fer Canadien du Pacifique.—Approuvé.

Passage à niveau du prolongement du chemin de fer de la Vallée de la rivière Rouge jusqu'au Portage sur le chemin de fer de colonisation du Sud-Ouest du Manitoba.—Approuvé.

Passage à niveau du prolongement du chemin de fer de la Vallée de la rivière Rouge jusgu'au Portage sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à Portage-la-Prairie.—Approuvé.

Détournement du chemin public entre les lots 30 et 31, 8e concession, Lancaster, au point de croisement du chemin de fer Ontario et Québec.—Approuvé.

Passage du chemin de fer Ontario et Québec sur le tramway, rue Richmond, London, et sur les rues et chemins sur la première section de 10 milles vers l'ouest.—Approuvé.

Pont de chemin de fer sur la rivière Assiniboine à Winnipeg.—Approuvé.

Passage à niveau du chemin de fer du Pacifique-Nord et Manitoba sur l'embranchement de la Montagne Pembina du chemin de fer Canadien du Pacifique près Morris.—Approuvé.

Passage du chemin de fer Ontario et Québec par-dessus le chemin de fer Grand-Tronc (London, Huron et Bruce) près de Hyde-Park.—Approuvé.

Passage à niveau du chemin de fer Ontario et Québec sur l'embranchement de Sarnia du chemin de fer Grand-Tronc.—Approuvé.

Embranchement du chemin de fer Grand-Tronc à Chatham.—Tracé non approuvé.

Passage à niveau du chemin de fer Ontario et Québec sur le Grand-Tronc près de Kamoka.—Approuvé.

Relier les divisions Grand-Occidental et Nord et Nord-Ouest du chemin de fer Grand-Tronc, à Stoney-Creek, près de Hamilton.—Ce chemin comme embranchement n'est pas approuvé.

Pont du chemin de fer de la Vallée de la rivière Rouge sur la rivière Assiniboine près de Portage-la-Prairie.—Approuvé.

Passage à niveau du chemin de fer de Jonction de Beauharnois sur le chemin de fer Canada Atlantique, près de Valleyfield.—Approuvé.

Passage à niveau du chemin de fer Ontario et Québec ou le chemin de fer du Sud du Canada (Embranchement de Mooretown), township d'Elfrid.—Approuvé.

Embranchement du chemin de fer Canada Atlantique passant par Rochesterville, Mount-Sherwood, etc.—Approuvé.

Passage à niveau du chemin de fer Ontario et Québec sur le chemin de fer du Lac Erié, d'Essex et de la rivière Détroit près de Windsor.—Approuvé.

Pont du chemin de fer Ontario et Québec sur la rivière Thames, près Chatham. —Approuvé.

Passage à niveau du chemin de fer Ontario et Québec sur le chemin de fer Grand-Tronc, dans le township de Raleigh.—Approuvé.

Passage du chemin public entre la 3e et la 4e concession dans le township de London par-dessus la voie du chemin de fer Ontario et Québec.—Passage diagonal élevé approuvé.

Passage à niveau du chemin de fer du Lac Erié, d'Essex et de la rivière Détroit et sur le chemin de fer Leamington et Sainte-Claire à Leamington.—Approuvé.

Appareil d'enclenchement pour la conjugaison de signaux et d'une aiguille au passage à niveau des chemins de fer du Sud du Canada et Erié et Huron.—Autorisé.

Modification du tracé de l'embranchement Don du chemin de fer Ontario et Québec à Toronto.—Question pendante.

Expropriation de proprétaires riverains, à Toronto, en faveur de la Compagnie du chemin de fer d'Ontario et Québec.—Question pendante.

Modification du tracé du chemin de fer Ontario Central près Glen Miller.—Approuvée.

Raccordement du chemin de fer Pacifique-Nord et Manitoba avec le chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest à Portage-la-Prairie.—Approuvé.

Passage à niveau du chemin de fer Ontario et Québec sur le tramway de M. E. Lebœuf entre les townships de Tilbury-Ouest et Rochester.—Approuvé.

Intersection des rues de Toronto par les chemins de fer Grand-Tronc et Canadien du Pacifique.—Question pendante.

Passages à niveau du chemin de fer de Port-Arthur, Duluth et l'Ouest sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à Port-Arthur et Fort-William.—Approuvé.

Embranchement du chemin de fer Midland à Campbellford.—Question pendante.

Modification du tracé du chemin de fer Midland à Campbellford.—Approuvée.

Raccordement du chemin de fer de Transfert de Winnipecg avec le chemin de fer Canadien du Pacifique à Winnipeg.—Question pendante.

Débarcadère du chemin de fer de Transport Maritime de Chignectou sur la rivière La Planche.—Approuvé.

Pont tournant du chemin de fer Canadien du Pacifique sur la Frazer, près de la Mission de Sainte-Marie, C.-B.—Question pendante.

Intersection des rues de Windsor par le chemin de fer Ontario et Pacifique.—Approuvé.

Passage à niveau du chemin de fer Vaudreuil et Prescott sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à Vaudreuil.—Approuvé.

Embranchement du chemin de fer Erié et Huron jusqu'au quai de Rondeau-Harbour.—Approuvé.

Embranchement du chemin de fer du Sud du Canada dans le township de Dawn.—Question pendante.

Remplissage entre les rails sur le Grand-Tronc et les lignes affiliées.—Ne sera pas exigé durant les mois d'hiver jusqu'à nouvel ordre.

Clôtures sur le chemin de fer Erié et Huron.—Question pendante.

SUBVENTIONS.

En vertu d'actes indiqués ci-dessous, le gouverneur en conseil est autorisé à accorder de l'aide, subordonnée à certaines conditions, pour la construction de différentes lignes de chemin de fer dans tout le Canada, savoir :—

Par l'acte 45 Vict., chap. 14 (1882). (*Sanctionné le* 17 *mai* 1882) :—

1. Pour un chemin de fer entre Gravenhurst et Callander, tous deux dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant par $6,000 par mille, ni n'excédant en tout..... $660,000

(NOTE.—*Nouvelle subvention en vertu de la* 46*e Vict., chap.* 25.)

2. Pour un chemin de fer entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, tous deux dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni excédant en tout..... 384,000

(NOTE.—*Nouvelle subvention en vertu des* 46 *Vict., chap.* 25; 48-49 *Vict., chap.*59; 49 *Vict., chap.* 10, 50–51 *Vict., chap.* 24; 51 *Vict., chap.* 3 *et* 52 *Vict., chap.* 3.)

3. Un chemin de fer entre un point du chemin de fer Intercolonial à la Rivière-du-Loup ou la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, ou un point situé entre ces deux localités, et Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni excédant en tout..... $240,000

(NOTE.—*Nouvelle subvention en vertu de* 48–49 *Vict., chap.* 58.)

4. Un chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, tous deux dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni excédant en tout..... 224,000

(NOTE.—*Nouvelle subvention, comme partie d'une ligne allant à Sydney ou à Louisbourg, en vertu de la* 47*e Vict., chap.* 8.)

Les dites subventions devant être accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de terminer les dits chemins de fer, respectivement, dans un délai raisonnable qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue entre la compagnie et le gouvernement, et que le gouvernement a la faculté de conclure,—et seront payables à même le fonds consolidé de revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à l'ensemble de l'entreprise, cette proportion devant être établie par un rapport du dit ministre ; pourvu toujours que l'octroi de ces bonis ou subventions soit subordonné à telles conditions ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur offrir toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte spécial 45 Vict., chap. 55 (1882). (*Sanctionné le* 17 *mai* 1882) :

5. Une subvention accordée à la " Compagnie du chemin de fer de Transport Maritime de Chignectou," pourvu que la compagnie construisît, entretînt et exploitât un chemin de fer à navires, à être approuvé par le gouvernement, à travers l'isthme de Chignectou depuis le golfe Saint-Laurent jusqu'à la baie de Fundy,—par année, pendant vingt-cinq ans..... $150,000

(NOTE.—*Modifiée par l'acte spécial* 49 *Vict., chap.* 18.)

Par l'acte 46 Vict., chap. 25 (1883). (*Sanctionné le* 25 *mai* 1883) :

6. A la Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs, pour 100 milles de son chemin, à partir de Métapédiac, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Paspébiac, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en tout $320,000

(NOTE.— *Voir aussi* 49 *Vict., chap.* 17, *pour la nouvelle subvention, et* 52 *Vict., chap.* 3.)

7. A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour 36 milles de son chemin, à partir d'un point près de Bathurst, jusqu'à Caraquette, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en tout..... $115,200

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par la* 47*e Vict., chap.* 8, *et la* 50–51*e Vict., chap.* 24.)

8. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Gatineau, pour la première section de 50 milles de son chemin, à partir de la station de Hull, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $160,000

(NOTE.—*Annulée par la* 48–49*e Vict., chap.* 59 ; *subventionnée de nouveau par la* 52*e Vict., chap.* 3.)

9. A la Compagnie du chemin de fer de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe, pour 80 milles de son chemin, de Canso à Louisbourg ou Sydney, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $256,000

(NOTE.—*Ceci fut modifié par l'acte* 47 *Vict., chap.* 8, *sec.* 2, *les mots " A la Compagnie de chemin de fer de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe " étant*

retranchés, et le mot " le " remplaçant le mot " son " et les mots " pour 80 *milles de " étant omis. Subventionnée de nouveau par la* 47*e Vict., chap.* 8, *comme partie de la ligne entre la station d'Oxford et Sydney ou Louisbourg; finalement autorisée comme ligne d'Etat par l'acte* 49 *Vict., chap.* 14.)

10. A la Compagnie du chemin de fer Intercolonial, pour 49 milles de son chemin, depuis Sherbrooke, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $156,800

En rapport avec le prolongement de ce chemin à travers le Maine, pour se relier au Nouveau-Brunswick à Vanceborough, ou près ou au sud de ce point.

11. A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour 32 milles de son chemin, à partir du chemin de fer Intercolonial, près de la Miramichi, jusque chez Moran, près du village de Demphy, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 102,400

(NOTE.—*Annulée par la* 47*e Vict., chap.* 8, *qui autorise une autre subvention ; aussi, la* 48-49*e Vict., ch.* 59, *et la* 49*e Vict., ch.* 10.)

12. A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour la première section de 50 milles de son chemin au delà de Saint-Jérôme, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 160,000

(NOTE.—*Annulée par la* 49*e Vict., chap.* 10, *qui autorise une autre subvention.*)

13. A la Compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour 28 milles de son chemin, de Napanee à Tamworth, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 89,600

14. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour 25 milles de son chemin, de Saint-Raymond au lac Saint-Jean, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 80,000

En sus de la subvention accordée par l'Acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze.

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par les* 48-49*e Vict., chap.* 59, 49*e Vict., chap.* 10, 50–51*e Vict., chap.* 24, *et* 52*e Vict., chap.* 3.)

15. Pour un chemin de fer à partir du chemin de fer Intercolonial, à Petitcodiac, jusqu'à Havelock-Corner, dans la province du Nouveau-Brunswick—12 milles—une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité,..... 38,400

16. Pour un chemin de fer depuis Gravenhurst jusqu'à Callander—110 milles —une subvention ne dépassant pas $6,000 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 660,000

En sus de la subvention accordée par l'Acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze.

" Les neuf subventions en premier lieu mentionnées devant être accordées respectivement aux compagnies ci-dessus désignées, et les deux subventions en dernier lieu mentionnées devant être accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de terminer les dits chemins de fer respectivement; et les onze

lignes ci-dessus mentionnées, ainsi que toutes les lignes de chemins de fer au sujet desquelles il est prescrit, par l'Acte quarante-cinq Victoria, chapitre quatorze, que des subventions peuvent être accordées, seront commencées sous deux ans à compter du premier jour de juillet prochain et terminées dans un délai raisonnable ne devant pas dépasser quatre ans à compter de la passation du présent acte, qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue entre chaque compagnie et le gouvernement, et que le gouvernement a la faculté de conclure; et toutes les dites subventions autorisées par le présent acte, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé de revenu du Canada, par versement, lors de l'achèvement de chaque section de pas moins de dix milles de chemin de fer, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par un rapport du dit ministre; pourvu toujours que l'octroi de ces subventions soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire."

Par l'acte spécial 46 Vict., chap. 26 (1883). (*Sanctionné le* 25 *mai* 1883) :—

17. Avance à la "Compagnie de Pont et de Prolongement de chemin de fer de Saint-Jean," pour lui permettre de construire un pont de chemin de fer traversant la rivière Saint-Jean, N.-B., et aboutissant à quelque point du chemin de fer Intercolonial, cette avance, qui sera garantie par une hypothèque sur la totalité de ses biens, ne devra pas dépasser 80 pour 100 des dépenses faites, ni une somme totale de..... $500,000

Par l'acte 47 Vict., chap. 8 (1884). (*Sanctionné le* 19 *avril* 1884) :—

18. Au gouvernement de la province de Québec pour avoir construit le chemin de fer de Québec à Ottawa, formant le raccordement entre les côtes de l'Atlantique et du Pacifique, *via* les chemins de fer Intercolonial et Canadien du Pacifique, et constituant comme tel une entreprise d'utilité nationale et non provinciale seulement, une subvention ne dépassant pas $6,000 par mille, pour la partie entre Montréal et Québec, 150 milles, et n'excédant pas en totalité..... 954,000

19. Et pour la partie entre Montréal et Ottawa, 120 milles, $12,000 par mille, et n'excédant pas en totalité.....1,440,000

20. Pour la construction d'un chemin de fer reliant Montréal aux ports de Saint-Jean et d'Halifax, par la route la plus courte et la plus praticable, après un rapport d'ingénieurs compétents, une subvention n'excédant pas $170,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une periode semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux. Par année pendant quinze ans..... 170,000

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par l'acte* 48-49 *Vict., ch.* 58, *art.* 1, *parag.* 2.)

21. Pour la construction d'un chemin de fer entre la station d'Oxford, sur le chemin de fer Intercolonial, et Sydney ou Louisbourg, une subvention n'excédant pas $30,000 par année, pendant quinze ans, ou une garantie de pareille somme pour une période semblable, comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entre-

prendra les travaux en sus des subventions octroyées antérieurement, et aussi l'affermage ou le transfert à telle compagnie du chemin de fer de Prolongement-Est depuis New-Glasgow jusqu'à Canso, avec son équipement actuel. Par année pendant 15 ans..... $ 30,000

(NOTE—*Autorisé comme chemin de fer d'Etat par la 49e Vict. chap.* 14.)

22. A la Compagnie du chemin de fer Québec-Central, pour une ligne de chemin de fer à partir de la jonction de la Beauce jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. $211,200

(NOTE.—*La balance non payée annulée, et nouvelle subvention accordée par l'acte* 51 *Vict., chap.* 3.)

23. Pour le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique depuis son terminus à la jonction de Saint-Martin, près Montréal, ou depuis quelque autre point du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'au port de Québec, en telle manière qui sera approuvée par le gouverneur en conseil, une subvention ne dépassant pas 6,000 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $960,000

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par l'acte* 48-49 *Vict., chap.* 58, *sec.* 2. *Voir aussi, ci-dessous, subvention pour une ligne entre la jonction Jacques-Cartier et la jonction Saint-Martin, ces deux subventions étant réunies par l'acte en dernier lieu mentionné.*)

24. A la Compagnie du chemin de fer d'Irondale, Bancroft et Ottawa, pour un chemin de fer à partir de l'embranchement Victoria du chemin de fer Midland, jusqu'au village de Brancroft, dans le township de Dungannon, comté d'Hastings, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $160,000

(NOTE.—*Balance non payée subventionnée de nouveau par la* 52*e Vict., ch.* 2.)

25. Au chemin de fer de la Jonction de Pontiac au Pacifique, pour une ligne de chemin de fer entre Hull ou Aylmer ou Pembroke, pourvu que la rivière Ottawa soit traversée à quelque point non à l'est de Lapasse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $272,000

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par l'acte* 51 *Vict., ch.* 3, *et délai accordé par la* 52*e Vic., ch.* 3, *art.* 5.)

26. A la Compagnie du chemin de fer de la Gatineau, pour une ligne de chemin de fer de Kazuabazua au Désert, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $160,000

(NOTE.—*Annulée par l'acte* 48-49 *Vic., ch.* 59, *qui autorise une autre subvention. Voir aussi l'acte* 52 *Vic., ch.* 3, *subvention à la Compagnie du chemin de fer Ottawa et Gatineau.*)

27. A la Compagnie du chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, pour une voie ferrée de Tamworth à Bogart et Bridgewater, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 70,400

(NOTE.—*Annulée par l'acte* 48-49 *Vic., ch.* 59, *qui autorise une autre subvention.*)

28. A la Compagnie du chemin de fer de Montréal et Occidental, pour une voie ferrée partant de l'extrémité de la ligne subventionnée à la session maintenant dernière du parlement, et se dirigeant vers le Désert, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... ..... $160,000

(NOTE.—*Annulée par l'acte* 49 *Vic., ch.* 10, *qui autorise une autre subvention.*)

29. A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour une voie ferrée de Frédéricton à la rivière Miramichi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (au lieu de la subvention proposée en 1883)..... $128,000

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par l'acte* 48-49 *Vic., ch.* 59, *et par l'acte* 49 *Vic., ch.* 10.)

30. A la Compagnie du chemin de fer Erié et Huron, pour une voie ferrée de Wallaceburg à Sarnia, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $96,000

31. A la Compagnie du chemin de fer Pacifique d'Ontario, pour une voie ferrée de Cornwall à Perth, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 262,400

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par l'acte* 50-51 *Vic., ch.* 24, *et* 52 *Vic., ch.* 3.)

32. A la Compagnie du chemin de fer de Kingston à Pembroke, pour une voie ferrée de Mississippi à Renfrew, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité $48,000

33. A la Compagnie du chemin de fer le Grand-Nord, pour la partie de sa ligne entre Saint-Jérôme et New-Glasgow, dans le comté de Terrebonne, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 32,000

34. Pour une ligne de chemin de fer et un pont entre la jonction du chemin de fer Union Jacques-Cartier avec le chemin de fer Canadien du Pacifique et la jonction de Saint-Martin, reliant le chemin de fer Union Jacques-Cartier au chemin de fer de la Rive-Nord proprement dit, une subvention n'excédant pas en totalité..... 200,000

(NOTE.—*Voir l'acte* 48-49 *Vic., ch.* 58, *sec.* 2.)

35. Pour une ligne de chemin de fer de Richibouctou à Saint-Louis, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 22,400

36. Pour une ligne de chemin de fer de Hopewell à Alma, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 51,200

37. Pour une ligne de chemin de fer de Saint-André à Lachute, dans le comté d'Argenteuil, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 22,400

(NOTE.—*Annulée par la* 49*e Vic., ch.* 10, *qui modifiait le tracé.*)

38. Pour une ligne de chemin de fer des Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, au lac Edouard, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 217,600

(NOTE.—*Annulée par la* 48-49*e Vic., ch.* 59.)

39. Pour une ligne de chemin de fer d'Annapolis à Digby, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 64,000

(NOTE.—*Voir convention autorisée par l'acte* 50-51 *Vic., ch.* 25.)

40. Pour une ligne du chemin de fer Central, à partir de la tête du Grand-Lac jusqu'au chemin de fer Intercolonial, entre Sussex et Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $128,000

41. A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour le prolongement de la ligne du chemin de Caraquette au havre de Shippagan, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 76,800

NOTE.—*Outre la subvention accordée par la 46e Vic., ch. 25 ; subventionnée de nouveau par la 42e Vic., ch. 10, et 50-51e Vict. ch., 24.)*

42. Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, partant de la Métapédiac et se dirigeant à l'est sur Paspébiac, vingt milles, dans la province de Québec, une somme n'excédant pas en totalité. 300,000

43. Pour un embranchement du chemin de fer Intercolonial, de la station de Derby à Indiantown, quatorze milles, une somme n'excédant pas en totalité..... 140,000

" Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement ;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées, seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour de juillet prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par ordre en conseil,—à l'exception de la ligne mentionnée dans la quatrième section du présent acte,* qui devra être commencée sous un an,—et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil ; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds consolidé de revenu du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre. Les subventions de la province de Québec seront capitalisées et l'intérêt en sera payé aux époques et de la manière dont le gouvernement du Canada conviendra avec le gouvernement de la dite province ; les deux subventions en dernier lieu mentionnées dans la liste sont pour des travaux qui seront construits par le gouvernement du Canada.

" Pourvu, toujours, que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leurs donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire."

* Le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique à partir de son terminus à la jonction de Saint-Martin ou de quelque autre point sur le dit chemin, jusqu'au havre de Québec.

Par l'acte spécial 47 Vic., ch. 6 (1884). (*Sanctionné le* 19 *avril* 1884) :

44. Relativement à une convention passée avec la province de la Colombie-Anglaise, autorité était conférée d'accorder, *inter alia*, une subvention à la " Compagnie du chemin de fer Esquimalt et Nanaïmo " pour l'aider à construire une ligne de chemin de fer et de télégraphe entre les points nommés ; la dite subvention consistant en terres dont les limites sont fixées par l'acte, en argent..... $750,000

Par l'acte 48-49 Vic., ch. 59 (1885). (*Sanctionné le* 20 *juillet* 1885) :—

45. A la Compagnie du chemin de fer et de pont d'Ottawa, Waddington et New-York, pour une voie ferrée d'Ottawa à Waddington, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 166,400

46. A la Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard, pour une voie ferrée de Sackville au détroit de Northumberland, à ou près Cap Tormentine, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 118,400

47. A la Compagnie du chemin de fer de Montréal à Sorel, pour une voie ferrée de Saint-Laurent à Sorel, une subvention ne dépassant pas $1,600 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 72,000

48. A la Compagnie du chemin de fer de Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, pour une voie ferrée de Brockville à Westport, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 128,000

49. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour une voie ferrée depuis sa jonction sur le chemin de fer de la Rive-Nord jusqu'à Saint-Raymond, à condition que la compagnie prolonge sa voie jusqu'à un point 50 milles au nord de Saint-Raymond, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 96,000

NOTE.—*Outre la subvention accordée par les actes* 45 *Vic., ch.* 14, *et* 46 *Vic., ch.* 25 ; *subventionnée de nouveau par* 49 *Vic., ch.* 10, 50-51 *Vic., ch.* 24, 51 *Vic., ch.* 3, et 52 *Vic., ch.* 3.)

50. A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour une voie ferrée depuis l'extrémité nord des 40 milles subventionnés entre Frédéricton et la rivière Miramichi par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, jusqu'à Boiestown, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (*subventionnée de nouveau par l'acte* 49 *Vic., ch.* 10)..... $19,200

51. A la Compagnie du chemin de fer de jonction de Montréal et Champlain, pour une voie ferrée de Brosseau à Dundee, une subvention ne dépassant pas $500 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 30,000

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par l'acte* 50-51 *Vic., ch.* 24.)

52. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de la Baie du Tonnerre, pour une voie ferrée depuis la station Murillo du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à l'extrémité est du lac au Poisson-Blanc, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 92,000

NOTE.—*Annulée par* 51 *Vic., ch.* 3, *lequel a accordé une subvention pour une partie du même chemin.*)

53. A la Compagnie du chemin de fer Ontario-Central, pour une voie ferrée depuis Coe-Hill ou Rathbun jusqu'à Bancroft, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $64,000

54. A la Compagnie du chemin de fer de Belleville et Hastings-Nord, pour une voie ferrée depuis le village de Madoc jusqu'à la jonction avec le chemin de fer Ontario-Central à Eldorado, une subvention ne dépassant pas $1,500 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 10,500

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par la* 49*e Vict., ch.* 10.)

55. Pour une ligne de chemin de fer depuis le Long-Sault jusqu'au pied du lac Témiscamingue, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité..... 25,600

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par la* 49*e Vict., ch.* 10, *et le tout modifié par l'acte* 50-51 *Vict., ch.* 24.)

56. Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer du Sud du Canada, près Comber, jusqu'au lac Erié, à ou près le village de Leamington, une subvention ne dépassant pas en totalité. $44,800

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par l'acte* 50-51 *Vict., ch.* 24.)

57. A la Compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour une voie ferrée de Tamworth à Bogart et Bridgewater, 16 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, une subvention de..... 70,000

(NOTE.—*Annulée par la* 49*e Vict., ch.* 10, *qui substitut une autre subvention.*)

58. A la Compagnie du chemin de fer de la Gatineau, pour une voie ferrée se dirigeant de la station de Hull vers Le Désert, une distance de 62 milles, au lieu des subventions accordées par les actes 46 Victoria, chapitre 25, et 47 Victoria, chapitre 8, une subvention de..... 320,000

(NOTE.—*Substituée ; aussi, subvention accordée par* 52 *Vict., ch.* 3.)

59. Pour une ligne de chemin de fer depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer du lac Saint-Jean, une distance d'environ 50 milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte 47 Victoria, chapitre 8, pour une ligne de chemin de fer des Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, au lac Edouard, une subvention de. 217,600

(NOTE.—*Annulée par l'acte* 50-51 *Vict., chap.* 24.)

60. A la Compagnie du chemin de fer Atlantique-Canadien, pour une voie ferrée depuis Valleyfield jusqu'à un point à un mille et demi à l'ouest de Johnson, une subvention ne dépassant $1,600 par mile ; et depuis un mille et demi à l'ouest de Johnson jusqu'à Lacolle ; aussi depuis son terminus actuel à Ottawa jusqu'aux chutes de la Chaudière, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par la* 49*e Vict., chap.* 10, *et pour son pont sur le Saint-Laurent par la* 50-51*e Vict., chap.* 24.)

61. Pour une ligne de chemin de fer depuis Indiantown, *via* la vallée de Miramichi, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer *Northern and Western* à ou près Boiestown, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $140,800

" Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement ;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil ; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre.

" Pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées respectivement, soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes les facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille, que le gouverneur en conseil pourra prescrire."

Par l'acte 48-49 Vict., chap. 58 (1885). (*Sanctionné le* 20 *juillet* 1885) :—

62. " Pour un chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, à la Rivière-du-Loup ou à la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, jusqu'à Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas deux mille huit cents piastres par mille pour soixante-quinze milles, et six mille piastres par mille pour huit milles, et n'excédant pas en totalité deux cent cinquante-huit mille piastres,—la dite subvention devant être en sus de celle dont l'octroi a été autorisé pour aider à la construction du dit chemin de fer sous l'autorité de l'acte de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, et devant constituer, avec la subvention ainsi autorisée, un octroi n'excédant pas en totalité quatre cent quatre-vingt-dix-huit mille piastres, et devant être accordée pour le dit chemin de fer aux termes et conditions spécifiés au dit acte, et être payable à même le fonds de revenu consolidé du Canada ; et dans le but de constituer en corporation les personnes qui entreprendront la construction du dit chemin de fer, ainsi que celles qui s'associeront à elles dans cette entreprise, le gouverneur pourra leur accorder sous le nom de corporation qu'il jugera à propos, une charte leur conférant toutes les immunités et tous les privilèges et pouvoirs conférés aux compagnies de chemin de fer au cours de la présente session, que le gouverneur jugera les plus utiles ou les plus propres à la réalisation de la dite entreprise ; et cette charte étant publiée dans la *Gazette du Canada*, avec tout arrêté ou tous arrêtés en conseils s'y rattachant, aura la même force et même effet que si elle était un acte du parlement du Canada. (*Additionnelle*) $258,000

63. Pour une ligne de chemin de fer partant de la rive sud du fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis ou près de Montréal, et allant aux ports de St-Andrews, Saint-Jean et Halifax, *via* Sherbrooke, le lac Moosehead, Mettawamkeag, Harvey, Frédéricton et Salisbury, une subvention n'excédant pas quatre-vingt mille piastres par an pendant vingt ans, formant en totalité, avec la subvention autorisée par l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, pour une ligne de chemin de fer reliant Montréal aux dits ports de Saint-Jean et d'Halifax par la route praticable la plus courte possible, laquelle se trouve être la ligne décrite ci-dessus, un octroi n'excédant pas en totalité deux cent cinquante mille piastres par an, dont le tout sera versé en aide à la construction de cette ligne pendant une période de vingt ans, ou il sera donné une garantie pour pareille somme pendant une semblable période comme intérêt sur les obligations de la compagnie qui entreprendra les travaux,—la dite subvention devant être accordée aux termes et conditions spécifiés, et payable à même le fonds du revenu consolidé en la manière prescrite par l'acte en dernier lieu mentionné à l'égard de la subvention autorisée par le dit acte pour aider à la construction de la dite ligne de chemin de fer. Par année pendant vingt ans. (*Additionnelle.*)..... $80,000

64. Le gouverneur en conseil pourra accorder une nouvelle subvention pour aider à obtenir un libre accès, tel que ci-après décrit, pour les trains et le trafic de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à partir de la jonction de Saint-Martin, près de Montréal ou de quelque autre point sur le dit chemin de fer qui sera choisi par la compagnie, jusqu'au havre de Québec, en telle manière qui sera approuvée par le gouverneur en conseil, savoir: une subvention additionnelle, n'excédant pas trois cent quarante mille piastres, constituant—avec la subvention autorisée par le dit acte en dernier lieu mentionné pour faciliter le prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Québec, et avec la subvention aussi autorisée par le dit acte pour aider à la construction d'une ligne reliant le chemin de fer Canadien du Pacifique avec le chemin de fer de la Rive-Nord proprement dit, à la jonction Jacques-Cartier (lesquelles subventions seront applicables au dit objet en premier lieu mentionné),—une somme n'excédant pas en totalité le chiffre de un million cinq cent mille piastres, payable à même le fonds du revenu consolidé du Canada. (*Additionnelle.*) 340,000

Cet acte stipule de plus à ce sujet comme suit:

"S'il était opportun d'en agir ainsi afin de faciliter l'obtention de tel accès, le gouverneur en conseil pourra acquérir le chemin de fer de la Rive-Nord, et pourra affecter la dite somme d'un million cinq cent mille piastres, ou toute autre partie de cette somme, pour aider à cette acquisition; et, après cette acquisition, il pourra transférer et céder ou louer le dit chemin de fer à la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, sujet aux obligations que le gouvernement aura contractées en en faisant l'acquisition."

Par l'Acte 49 Vict., ch. 10 (1886). (*Sanctionné le* 2 *juin* 1886) :—

65. Pour un chemin de fer partant d'un point à ou près Moncton et allant jusqu'à Bouctouche, dans la province du Nouveau-Brunswick, trente milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $96,000

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par la* 50-51*e Vict., ch.* 24.)

66. Pour un chemin de fer partant d'Ingersoll, *via* London, et allant à Chatham, dans la province d'Ontario, quatre-vingts milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. 256,000

67. A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour dix milles de son chemin qui se trouve entre le termini des parties de sa voie pour lesquelles des subventions ont déjà été accordées, l'une à partir de Frédériction et l'autre d'Indiantown, et un prolongement de deux milles jusqu'en eau profonde à Chatham, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $32,000

(NOTE.—*Indépendamment des subventions accordées par les actes* 47 *Vict., chap.* 8, *et* 48–49 *Vict., ch.* 59.)

68. A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour dix milles de son chemin à partir de l'extrémité de la partie déjà subventionnée à Caraquette (en bas), jusqu'à Shippagan, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $32,000

(NOTE.—*Indépendamment des subventions accordées par les actes* 46 *Vict., ch.* 25, *et* 47 *Vict., ch.* 8. *Cette subvention a été annulée par la* 50–51*e Vict., ch.* 24.)

69. A la Compagnie du chemin de fer Erié, Essex et la Rivière-Détroit, pour trente-sept milles de son chemin, de Windsor à Leamington, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $118,400

(NOTE.—*Annulée par la* 50–51*e Vict., chap.* 24.)

70. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de la Baie-du-Tonnerre, pour cinquante-six milles de son chemin, à partir de l'extrémité de la section actuellement subventionnée jusqu'à un point près du lac Croche, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 179,200

(NOTE.—*Annulée par la* 51*e Vict., chap.* 3, *qui autorisait une autre subvention.*)

71. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Parry-Sound, pour quarante milles de son chemin, à partir du village de Parry-Sound jusqu'au village de Sandridge, sur la ligne du chemin de fer de Jonction du Nord du Pacifique, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité. $128,000

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par l'Acte* 52 *Vict., chap.* 3.)

72. Pour un chemin de fer partant d'un point de ou près de New-Glasgow ou Saint-Lin, et allant à ou près Montcalm, dans la province de Québec, dix-huit milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, en n'excédant pas en totalité..... 56,600

73. Pour un chemin de fer entre Hereford et le chemin de fer Intercolonial, dans le township d'Eaton, dans la province de Québec, trente-quatre milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 108,800

74. Pour un chemin de fer de Saint-Félix au lac Maskinongé, paroisse de Saint-Gabriel, dans la province de Québec, dix milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, en n'excédant pas en totalité..... 32,000

75. Pour un chemin de fer de Glenannan à Wingham, dans la province d'Ontario, cinq milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 16,000

76. Pour un chemin de fer à partir d'un point à ou près la station de McCann, sur le chemin de fer Intercolonial, et allant aux Joggins, sur le bassin de Cumberland, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, douze milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 38,400

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par l'acte* 50–51 *Vict., chap.* 24.)

77. Pour un chemin de fer de L'Assomption à L'Epiphanie, dans la province de Québec, trois milles et demi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $11,200

78. A la Compagnie du chemin de fer de Montréal et Occidental, pour soixante-dix milles de son chemin, depuis Saint-Jérôme, dans une direction nord-ouest, vers le Désert, dans la province de Québec, une subvention de $5,161 par mille, au lieu des subventions accordées par les actes de la 46e Vict., chap. 25, et de la 47e Vict., chap. 8, et n'excédant pas en totalité..... 361,270

79. Pour un chemin de fer de Saint-André à la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, à la ville de la Lachute ou à quelque point situé à l'est de cette ville, dans le comté d'Argenteuil, dans la province de Québec, sept milles, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la 47e Vict., chap. 8, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 22,400

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par la* 52*e Vict., ch.* 3.)

80. A la Compagnie du chemin de fer Atlantique Canadien, pour douze milles de son chemin depuis l'île de Clark jusqu'à Valleyfield, et à partir de Lacolle, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 38,400

(NOTE.—*Indépendamment de la subvention accordée par l'acte* 48-49 *Vict., chap.* 59, *subventionnée de nouveau par la* 50-51*e Vict., chap.* 24, *pour un pont sur le Saint-Laurent.*)

81. Pour un chemin de fer de Truro à Newport, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, quarante-neuf milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 156,800

(*Subventionnée de nouveau par la* 52*e Vict., ch.* 3.)

82. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour quatre-vingt-quinze milles de son chemin, à partir d'un point situé à cinquante milles au nord de Saint-Raymond, jusqu'au lac Saint-Jean, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $1,961 par mille, et n'excédant pas en totalité (en sus de la subvention accordée par les actes de la 45e Vict., chap. 14, et de la 46e Vict., chap. 25, de $3,200 par mille)..... 186,295

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par l'acte* 50-51 *Vict., ch.* 24.)

83. A la Compagnie du chemin de fer du Cap-Rouge au Saint-Laurent, pour douze milles de son chemin, depuis Lorette, *via* Cap-Rouge, jusqu'à Québec, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 38,400

(NOTE.—*Subventionnée par la* 52*e Vict., chap.* 3.)

84. Pour la construction de quais et débarcadères sur la ligne de chemin de fer entre le Long-Sault et le pied du lac Témiscamingue, une subvention de..... 6,000

(NOTE.—*Indépendamment de la subvention accordée par l'acte* 48-49 *Vict., chap.* 50, *pour la construction de la ligne. Cette nouvelle subvention a été annulée par la* 50-51*e Vict., chap.* 24, *qui modifiait les subventions accordées.*)

85. A la Compagnie du chemin de fer de Gananoque à Perth et la Baie de James, dix-sept milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $54,400

86. Pour un chemin de fer de Saint-Eustache à Saint-Placide, comté des Deux-Montagnes, dix-huit milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 57,600

87. Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial, à travers la vallée de la Stewiacke, sur une ligne qui offrira des facilités de communication avec les établissements de Iron-Mines, Springside, Upper-Stewiacke et Musquodoboit, vingt-cinq milles, une subvention ne dépassant pas en totalité..... $80,000

88. Pour un chemin de fer de Yamaska à la rivière Saint-François, dans la province de Québec, dix milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 32,000

89. Pour un chemin de fer à partir de la station de Perth-Centre, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, jusqu'à un point près de Plaister Rock Island, dans la province du Nouveau-Brunswick, 28 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 89,600

(NOTE.—*Annulée par la* 50-51 *Vict., chap.* 24, *qui autorisait une autre subvention.*)

90. Pour un chemin de fer de Frédéricton au village de Prince-William, dans la province du Nouveau-Brunswick, 22 milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $70,400

91. Pour un chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial, près de Newcastle, ou *via* Douglastown, jusqu'à un point vis-à-vis la ville de Chatham, sur la rivière Miramichi, dans la province du Nouveau-Brunswick, six milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 19,200

92. Pour un chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, dans la province d'Ontario, vingt-deux milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 70,400

(NOTE.—*Annulée par la* 51*e Vict., ch.* 3, *qui autorisait une autre subvention.*)

93. A la Compagnie du chemin de fer de Belleville à Hastings-Nord, pour sept milles de son chemin, depuis le village de Madoc jusqu'à la jonction sur le chemin de fer de l'Ontario-Central à Eldorado, dans la province d'Ontario, (en sus de la subvention de $1,500 par mille accordée par l'acte 48-49 Vict., chap. 59,) une subvention ne dépassant pas $1,700 par mille, et n'excédant pas en totalité 11,900

(NOTE.—*Additionnelle.*)

94. A la Compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour dix-huit milles de son chemin depuis Tamworth jusqu'à Tweed, au lieu de la subvention accordée par l'acte 48-49 Vict., chap. 59, une subvention de..... 70,000

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par la* 50-51*e Vict., chap.* 24.)

95. A la Compagnie du chemin de fer d'Albert, pour son chemin entre Salisbury et Hopewell, dans la province du Nouveau-Brunswick, qui est un tributaire du chemin de fer Intercolonial, sous forme de prêt, remboursable à telle époque, et recouvrable de telle manière que le gouverneur en conseil le déterminera, une subvention de..... 15,000

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement ;—les autres subventions seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes

les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil, et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre ; pourvu toujours que l'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, soit subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péage uniforme par mille, que le Gouverneur en conseil pourra prescrire.

Par l'acte 50-51 Vict., chap. 24 (1887). (*Sanctionné le* 23 *juin* 1887) :—

96. A la Compagnie du chemin de fer de Sainte-Catherine à Niagara, pour douze milles de son chemin de fer, à partir de la cité de Sainte-Catherine jusqu'au pont sur la rivière Niagara, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $38,400

97. A la Compagnie du chemin de fer de Vaudreuil à Prescott, pour trente milles de son chemin de fer à partir de Vaudreuil vers Hawkesbury, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

98. A la Compagnie du chemin de Jonction de Richmond-Hill, pour cinq milles de son chemin de fer à partir de la Jonction de Richmond-Hill, sur le chemin de fer du Nord du Canada, jusqu'au village de Richmond-Hill, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 16,000

99. A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour trente milles de son chemin de fer, partant de Drummondville en allant vers Nicolet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

100. A la Compagnie du chemin de fer des Joggins, pour un mille et un quart de son chemin de fer, à partir de l'extrémité ouest de la portion subventionnée en vertu de la 49e Victoria, chapitre 10, jusqu'aux quais, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (*additionnelle*)..... 4,000

101. A la Compagnie du chemin de fer de Moncton à Bouctouche, pour deux milles de son chemin de fer, à partir de l'extrémité ouest de la portion subventionnée en vertu de la 49e Victoria, chapitre 10, jusqu'à Moncton, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (*additionnelle*)..... 6,400

102. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Beauharnois, pour trente milles de son chemin de fer, à partir de Sainte-Martine et allant vers Saint-Anicet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

103. A la Compagnie du chemin de fer d'embranchement de Harvey, pour trois milles de son chemin de fer, depuis le terminus sud du chemin de fer d'Albert jusqu'à Harvey-Bank, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $9,600

104. A la Compagnie du chemin de fer de Brantford, Waterloo et Lac Erié, pour dix-huit milles de son chemin de fer, à partir de la ville de Brantford jusqu'au village de Hagarsville, ou au village de Waterford, ou à quelque point intermédiaire sur le chemin de fer du Sud du Canada, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 57,600

105. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Guelph, pour seize milles de son chemin de fer, à partir de sa jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à la ville de Guelph, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 51,200

106. A la Compagnie du chemin de fer de la Massawippi, pour dix milles de son chemin de fer, à partir d'un point sur le chemin de fer de l'Atlantique au Nord-Ouest, près du village de Magog, jusqu'à la station d'Ayer's-Flat, sur le chemin de fer de la Vallée de la Massawippi, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 32,000

(NOTE.—*Annulée par la* 51*e Vict., chap.* 3, *une autre subvention étant substituée.*)

107. A la Compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour quatre milles de son chemin, à partir de l'extrémité nord de la section subventionnée par l'acte passé durant la session tenue dans les 48e et 49e années du règne de Sa Majesté, chapitre 59, jusqu'à Tweed, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (*additionnelle, autre subvention accordée par la* 52*e Vict., ch.* 3)..... $12,800

108. A la Compagnie dite *Dominion Lime Company*, pour sept milles de son chemin de fer, depuis un point sur le chemin de fer Central de Québec, dans le township de Dudswell, jusqu'aux carrières de la Compagnie de Chaux de Dudswell, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 22,400

109. A la Compagnie du chemin de fer de Norfolk-Sud, pour dix-sept milles de son chemin de fer, à partir de Port-Rowan jusqu'à la ville de Simcoe, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 54,400

110. A la Compagnie du chemin de fer Union Jacques-Cartier, pour le prolongement et l'achèvement de sa ligne, une subvention (*additionnelle*) de 20,000

111. Pour une ligne de chemin de fer entre Mount-Forest et Walkerton, d'une longueur de vingt-quatre milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 76,800

112. A la Compagnie de chemin de fer et de navigation d'Oshawa, pour sept milles de son chemin de fer à partir de Port-Oshawa et allant vers Raglan, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 22,400

113. A la Compagnie du chemin de fer du Saguenay et du lac Saint-Jean, pour trente milles de son chemin de fer, partant du lac Saint-Jean et se dirigeant vers Chicoutimi, ou de Chicoutimi en se dirigeant vers le lac Saint-Jean, une suvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 96,000

(NOTE.—*Transférée par la* 51*e Vict., chap.* 3, *à la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean*).

114. A la Compagnie du chemin de fer Grand-Oriental, pour trente milles de son chemin de fer, à partir de la rivière Saint-François jusqu'au chemin de fer d'Arthabaska, à la station de Saint-Grégoire, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $96,000

(NOTE.—*Subventionnée de nouveau par la* 51e *Vic., ch.* 3.)

115. A la Compagnie du chemin de fer d'Ontario et du Pacifique, pour six milles de son chemin de fer, à partir de l'extrémité nord de la portion subventionnée en vertu de l'acte de la quarante-septième Victoria, chapitre huit, jusqu'à la ville de Perth, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (*additionnelle*) 19,200

116. A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour sept milles de son chemin de fer, à partir de la Petite-Caraquette jusqu'à Shippagan, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix, une subvention ne dépassant pas en totalité (*substituée*) 32,000

117. A la Compagnie du chemin de fer du Saint-Laurent et des Basses-Laurentides au Saguenay, pour la section de son chemin depuis les Grandes-Piles, sur la rivière Saint-Maurice, jusqu'à son raccordement avec le chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, au lieu de la subvention accordée par l'acte passé durant la session tenue dans les 48e et 49e années du règne de Sa Majesté, ch. 59, pour une ligne de chemin de fer depuis les Grandes-Piles, sur le rivière Saint-Maurice, jusqu'à son raccordement avec le chemin de fer du Lac Saint-Jean, distance d'environ 50 milles, une subvention de (*substituée*). 217,600

118. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de Saint-Jean et de la Rivière-du-Loup, pour 22 milles de son chemin, à partir du village de Prince-William, vers la ville de Woodstock, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 70,400

119. A la Compagnie du chemin de fer du Lac Témiscamingue, pour 4 courtes sections de chemin d'environ 2 milles de longueur en totalité, pour éviter les rapides de l'Ottawa connus sous les noms de "La Mi-Charge," "La Cave," "Les Erables," et "La Montagne," et pour la construction de quais et débarcadères à ces rapides, afin de relier le chemin de fer Canadien du Pacifique à Mattawa avec le lac Témiscamingue, au moyen de vapeurs, voies ferrées et autres travaux (au lieu d'une partie de 2 milles de longueur, sur les 8 milles de chemin de fer subventionné aux termes de l'acte passé durant la session tenue dans les 48e et 49e années du règne de Sa Majesté, ch. 59, en vertu duquel environ 6 milles de chemin de fer ont déjà été construits à partir du pied du Long-Sault proprement dit jusqu'au pied du lac Témiscamingue, et au lieu aussi de la subvention accordée par l'acte de la 49e Vic., ch. 10), une subvention de 12,400

120. A la Compagnie du chemin de fer de Carillon à Grenville, pour 12 milles de son chemin, depuis Saint-Eustache jusqu'au Sault-au-Récollet, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité 38,400

121. A la Compagnie du chemin de fer d'embranchement de Minudie, pour cinq milles et demi de son chemin, à partir de sa jonction avec le chemin de fer des Joggins, près du pont de chemin de fer de la rivière Hébert, jusqu'au village de Minudie, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 17,600

122. A la Compagnie de colonisation et de chemin de fer du lac Témiscamingue, pour dix milles et demi de son chemin, depuis le Long-Sault jusqu'au lac Kippewa, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (*additionnelle*)..... $33,600

123. A la Compagnie du chemin de fer de Leamington à Sainte-Claire, pour deux milles de son chemin, à partir de l'extrémité nord de la section subventionnée par l'acte passé durant la session tenue dans les 48e et 49e années du règne de Sa Majesté, ch. 59, jusqu'au village de Comber, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (*additionnelle*)..... 6,400

124. A la Compagnie du chemin de fer et de houille de Cumberland, pour quatorze milles de son chemin à partir d'un point sur le chemin de fer de Spring-Hill à Parrsboro', près de Spring-Hill, jusqu'à un point sur le chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, près du village d'Oxford, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 44,800

125. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Montréal et Champlain, une subvention de (*indépendamment de la subvention accordée par l'acte* 48-49 *Vic., ch.* 59)..... 64,000

126. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour neuf milles de son chemin, distance non couverte par les subventions accordées antérieurement, depuis la cité de Québec jusqu'au lac Saint-Jean, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (*indépendamment des subventions accordées par les actes* 45 *Vic., ch.* 14; 46 *Vic., ch.* 25; 48-49 *Vic., ch.* 59, *et* 49 *Vic., ch.* 10)..... 28,800

127. A la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, pour trente milles de son chemin d'embranchement allant d'Edmundston vers la rivière Saint-François, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (*indépendamment des subventions accordées pour sa ligne principale par les actes* 45 *Vic., ch.*14, *et* 48-49 *Vic., ch.* 3)..... 96,000

(NOTE.—*Annulée par la* 51*e Vic., ch.*3, *qui autorisait une autre subvention.*)

128. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de Cornwallis, pour treize milles de son chemin entre Kentville et Kingsport, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (*subventionnée de nouveau par la* 52*e Vic., ch.* 3.)..... 41,600

129. A la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, pour trente-quatre milles de son chemin, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 108,800

130. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de la Tobique, pour 14 milles de son chemin, depuis la station de Perth-Centre, vers Plaister Rock Island, au lieu de la subvention accordée par l'acte de la 49e Victoria, ch. 10, pour une voie ferrée depuis la station de Perth-Centre, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, jusqu'à un point près de Plaister Rock Island, une subvention de (*substituée*) 89,600

131. Pour un chemin de fer de Woodstock à Centreville, vingt milles, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 64,000

132. Pour un pont de chemin de fer sur le fleuve Saint-Laurent à Coteau-Landing, sur la ligne du chemin de fer Atlantique Canadien, une subvention de quinze pour cent sur la valeur de la construction, ne devant pas excéder (*indépendamment des subventions accordées pour la ligne principale par les actes* 48-49 *Vic., ch.* 59, *et* 49 *Vic., ch.* 10). 180,000

133. A la Compagnie du chemin de fer du Lac Erié, Essex et la Rivière Détroit, pour vingt-sept milles de son chemin (au lieu de la subvention accordée par l'acte de la 49e Vict., chap. 10), une subvention n'excédant pas..... $118,400

Dans le but de conférer des pouvoirs de corporation aux personnes ou compagnies qui entreprendront la construction des chemins de fer mentionnés à l'article précédent, pour la construction desquels il n'existera pas de pouvoirs corporatifs lors de la sanction du présent acte, le Gouverneur en conseil pourra leur accorder, sous le nom de corporation qu'il jugera à propos, une charte leur conférant toutes les immunités et tous les privilèges et pouvoirs nécessaires à ces fins et qu'il jugera les plus utiles ou les plus propres à la réalisation des dites entreprises, et cette charte, étant publiée dans la *Gazette du Canada*, avec tout arrêté ou tous arrêtés en conseil s'y rattachant, aura la même force et le même effet que si elle était un acte du parlement du Canada.

Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies nommées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement;—les autres subventions, y compris celles accordées pour des chemins de fer sur une ligne s'étendant au delà du point auquel aucune des compagnies ci-haut nommément désignées est autorisée à construire son chemin de fer, seront accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de construire et parachever les dits chemins de fer respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la subvention pour le pont sur le fleuve Saint-Laurent, sur laquelle il sera payé quinze pour cent de la valeur du travail fait, d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur approbation du ministre des Chemins de fer et Canaux.

L'octroi de ces subventions aux compagnies mentionnées, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le Gouverneur en conseil prescrira.

Nonobstant tout ce que contenu dans l'acte de la quarante-cinquième Victoria, chapitre quatorze, ou dans l'acte de la quarante-sixième Victoria, chapitre vingt-cinq, les balances des sommes accordées par les dits actes pour un chemin de fer entre Saint-Raymond et le lac Saint-Jean, et à la Compagnie de chemin de fer de

Québec au lac Saint-Jean, respectivement, qui n'ont pas encore été payées par le gouvernement, pourront être payées en tout temps, sous un an de la sanction du présent acte, aux conditions mentionnées dans les dits actes.

Par l'acte 51 Vict., chap. 3 (1888). (*Sanctionné le* 22 *mai* 1888) :

134. A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa à Parry-Sound, pour 22 milles de sa voie, à partir d'un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, au lieu de la subvention octroyée par l'acte de la 49e Victoria, chapitre 10, pour une ligne à partir d'un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Eganville, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (*substituée*). $70,400 00

135. A la Compagnie du chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse, pour 46 milles de sa voie dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité (*additionnelle*)..... 147,200 00

136. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Montréal et Champlain, pour 3 milles de sa voie, à partir de l'extrémité de la présente section subventionnée, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille,et n'excédant pas en totalité (*additionnelle*). 9,600 00

137. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Massawippi, pour son chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Atlantique au Nord-Ouest, près du village de Magog, jusqu'à la station d'Ayer's-Flat, sur le chemin de fer de la Vallée de la Massawippi, au lieu de la subvention octroyée par l'acte des 50-51e Victoria, chapitre 24, une subvention de (*substituée*) ... 32,000 00

138. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, pour construire des ponts sur les divers chenaux de la rivière Ottawa à la Culbute et à l'ouest de ce lieu, une subvention de $31,500, à être payée mensuellement au fur et à mesure du progrès des travaux, sur le certificat de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, proportionnellement à la valeur des travaux exécutés, comparée à la valeur de la totalité de l'entreprise ; et pour trois milles de sa voie, depuis un point situé à trois milles à l'est de Pembroke jusqu'à Pembroke, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille et n'excédant pas en totalité $9,600 ; pourvu que la totalité des travaux subventionnés sur ce chemin soit complétée dans les quatre ans qui suivront la sanction du présent acte—la subvention accordée par le présent acte ne devant pas excéder en totalité (*additionnelle*)..... .... $41,100 00

139. A la Compagnie du chemin de fer de Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest, pour 84¾ milles de sa voie, depuis Port-Arthur vers le lac Gun-Flint, au lieu des subventions octroyées par les actes des 48e et 49e Victoria, chapitre 59, et 49e Victoria, chapitre 10, pour la construction d'un chemin de fer depuis la station de Murillo jusqu'au lac Croche, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (*substituée*)..... 271,200 00

140. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, pour 30 milles de sa voie depuis le lac Saint-Jean vers Chicoutimi, ou depuis Chicoutimi vers le lac Saint-Jean, étant un transfert fait à la demande de la compagnie du chemin de fer du Saguenay et du lac Saint-Jean de la subvention octroyée par l'acte des 50-51e Victoria, chap. 24, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité (*substituée*). 96,000 00

141. A la Compagnie du chemin de fer de Témiscouata, pour 20 milles de son chemin de fer d'embranchement à partir d'Edmundston vers la rivière Saint-François, dans la province de Québec, au lieu de la subvention octroyée par l'acte des 50e-51e Victoria, chapitre 24, une subvention de (*substituée*) $100,000 00

142. A la Compagnie du chemin de fer de Québec-Central, pour la construction et l'achèvement d'une ligne de chemin de fer depuis la station Saint-François jusqu'à un point sur le chemin de fer Atlantique au Nord-Ouest, près de la rivière Moose, 90 milles, au lieu de la balance de la subvention, non acquise, octroyée par l'acte de la 47e Victoria, chapitre 8, une subvention n'excédant pas $21,191.54 par année pendant vingt ans, ou une garantie d'une somme égale pour une même période comme intérêt sur les obligations de la compagnie, cette subvention annuelle pendant vingt ans représentant un octroi en argent de (*substituée*). 288,000 00

143. A la Compagnie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick, un octroi, à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails en acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie), de 4,052 tonnes de rails de fer et attaches qui ont déjà servi et qui ont été prêtés à la Compagnie du chemin de fer de Saint-Martin à Upham, formant actuellement partie du chemin de fer Central, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les Comptes publics pour un montant de. 83,612 54

144. A la Compagnie du chemin de fer d'Elgin, Petitcodiac et Havelock, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails en acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie,) de 2,201 tonnes de rails en fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés au chemin de fer d'embranchement d'Elgin, qui forme actuellement partie du chemin de fer d'Elgin, Petitcodiac et Havelock, lesquels rails et attaches figurent dans les Comptes publics pour un montant de..... 44,252 82

145. A la Compagnie du chemin de fer du Nord de Kent, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie,) 2,549 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attachent figurent à l'actif dans les Comptes publics pour un montant de. 58,334 27

146. A la Compagnie de Coton d'Halifax, dans la Nouvelle-Ecosse, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie,) de 233 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les Comptes publics pour un montant de..... ..... 4,335 00

147. A la Compagnie d'acier du Canada, dans la Nouvelle-Ecosse, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté

autorisant leur transfert à la compagnie,) de 597 tonnes de rails en fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les Comptes publics pour un montant de..... $11,964 66

148. A la Compagnie du chemin de fer d'Albert, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (la section du chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie,) de 726 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de. 14,665 45

149. A la Compagnie du chemin de fer d'embranchement de Chatham, dans le Nouveau-Brunswick, un octroi à titre de subvention (le chemin devant d'abord recevoir de nouveaux rails d'acier ne pesant pas moins que 56 livres par verge linéaire, et après qu'il aura été rendu en conseil un arrêté autorisant leur transfert à la compagnie,) de 958 tonnes de rails de fer et d'attaches ayant déjà servi et qui ont été prêtés à la compagnie, lesquels rails et attaches figurent à l'actif dans les comptes publics pour un montant de. 24,439 83

Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées devront être commencées dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté rendu en conseil, et devront aussi être construites en conformité de plans et devis et à des conditions devant être approuvés par le gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernement est par le présent autorisé à conclure ; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du gouverneur en conseil ; et toutes ces dites subventions, respectivement payables en argent, seront payées à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement, à la satisfaction du ministre des chemins de fer et canaux, de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée.

Par l'acte 52 Vict., chap. 3. (*Sanctionné le* 2 *mai* 1889) :—

150. A la Compagnie du chemin de fer du Pacifique d'Ontario, pour une ligne de chemin de fer entre Cornwall et Ottawa, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité (*en remplacement d'une subvention périmée*)..... $172,400 00

151. A la Compagnie du chemin de fer d'Ottawa et de la Gatineau, pour une ligne de chemin de fer entre la gare de Hull et le Désert, distance de 62 milles, une subvention ne dépassant en totalité (*votée de nouveau*)..... 320,000 00

152. A la Compagnie du chemin de fer du Cap-Rouge et du Saint-Laurent, pour 12 milles de chemin, depuis Lorette *via* Cap-Rouge jusqu'à Québec, dans la province de Québec, une subvention n'excédant was $3,200 mille et ne dépassant pas en totalité (*votée de nouveau*) 38,400 00

153. A la Compagnie du chemin de fer de Colonisation de Parry-Sound, pour 40 milles de son chemin, depuis le village de Parry-Sound

jusqu'au village de Sundridge ou quelque autre point sur la ligne du chemin de fer de Jonction du Nord et du Pacifique, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité (*votée de nouveau*)..... $128,000 00

154. Pour un chemin de fer depuis Saint-André jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique à la ville de Lachute, ou à quelque point à l'est de cette ville, dans le comté d'Argenteuil, province de Québec, distance de 7 milles, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité (*votée de nouveau*) 22,400 00

155. Pour un chemin de fer depuis Truro, ou un point entre Truro et Stewiacke, jusqu'à Newport ou Windsor, dans la Nouvelle-Ecosse, 49 milles, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité (*votée de nouveau avec changement de têtes de ligne*)..... 156,800 00

156. Pour une ligne du chemin de fer Central, depuis la tête du Grand-Lac jusqu'à l'Intercolonial, dans le Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité (*votée de nouveau*)..... 128,000 00

157. A la Compagnie du chemin de fer *Albert Southern*, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte de la 47e Victoria, chapitre 8, n'excédant pas en totalité (*votée de nouveau*)..... 31,771 43

158. A la Compagnie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs, la balance impayée de la subvention mentionnée dans l'acte de la 49e Victoria, chapitre 17, n'excédant pas en totalité (*votée de nouveau*)..... 244,500 00

159. A la Compagnie du chemin de fer d'Irondale, Bancroft et Ottawa, pour une voie ferrée depuis l'embranchement sur Victoria du chemin de fer Midland jusqu'au village de Bancroft, dans le comté d'Hastings, la balance impayée de la subvention accordée par l'acte de la 47e Victoria, chapitre 8, n'excédant pas en totalité (*votée de nouveau*)..... 145,000 00

160. A la Compagnie du chemin de fer de Jonction du Nord et du Pacifique, pour une ligne depuis Gravenhurst jusqu'à Callander, la balance impayée des subventions accordées par les actes de la 45e Victoria, chapitre 14, et de la 46e Victoria, chapitre 25, n'excédant pas en totalité (*votée de nouveau*)..... 35,000 00

161. Pour un chemin de fer à partir de quelque point sur le chemin de fer des Joggins, près de la rivière Hébert, jusqu'aux moulins de Young, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, distance de 5 milles, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 16,000 00

162. A la Compagnie du Tunnel de la Frontière de Sainte-Claire, pour la construction d'un tunnel sous la rivière Sainte-Claire, à partir d'un point à ou près Sarnia jusqu'à un point à ou près Port-Huron, une subvention n'excédant pas en totalité..... 375,000 00

163. A la Compagnie du chemin de fer de Pontiac à Renfrew, pour 6 milles de son chemin à partir de la rive nord de la rivière Ottawa, vis-à-vis Braeside, ou des mines de fer de Bristol, jusqu'au chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, près de la rivière Quion, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.... 19,200 00

164. A la Compagnie du chemin de fer de Québec, Montmorency et Charlevoix, pour 50 milles de son chemin à partir de la rive est

de la rivière Saint-Charles jusqu'à un point à ou près du Cap Tourmente, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... $96,000 00

165. A la Compagnie du Pont de Frédéricton et St.-Mary, pour un pont sur la rivière Saint-Jean à Frédéricton, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas en totalité (*supplémentaire*)..... ..... 30,000 00

166. A la Compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour sept milles de son chemin, depuis un point à ou près Yarker jusqu'à un point à ou près Harrowsmith, et à une compagnie, pour trois milles de chemin de fer partant d'un point de ou près d'Harrowsmith et allant à un point à ou près Sydenham, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 32,000 00

167. Pour un chemin de fer depuis un point près de Sicamous sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à un point sur le lac Okanagon, pour 51 milles de ce chemin, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité.... 163,200 00

168. A la Compagnie du chemin de fer de la Vallée de Cornwallis, pour un mille de son chemin depuis l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte des 50-51e Victoria, chapitre 24, jusqu'à Kingsport, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité (*supplémentaire*)..... ..... 3,200 00

169. A la Compagnie de chemin de fer et de Colonisation du lac Témiscamingue, pour 15 milles de son chemin depuis la station de Mattawa, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, vers le Long-Sault, ou depuis le Long-Sault vers la dite station de Mattawa, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité (*supplémentaire*)..... .... 48,000 00

170. A la Compagnie du chemin de fer de Maskinongé et Nipissingue, pour 15 milles de son chemin depuis un point sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près Maskinongé ou Louiseville, vers la paroisse de Saint-Michel-des-Saints, sur la rivière Mattawin, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité. 48,000 00

171. A la Compagnie du chemin de fer de Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, pour 20 milles de son chemin, depuis la cité de Kingston vers Smith's-Falls, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 64,000 00

172. A la Compagnie du chemin de fer du Pacifique d'Ontario-Sud, pour 49½ milles de son chemin, depuis Woodstock jusqu'à Hamilton, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 158,400 00

173. Pour un chemin de fer depuis Saint-Césaire jusqu'à Saint-Paul d'Abbotsford, dans la province de Québec, distance de 5 milles, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 16,000 00

174. A la Compagnie du chemin de fer Grand Oriental, pour 20 milles de son chemin, partant de l'extrémité est de la ligne subven-

tionnée par l'acte des 50-51e Victoria, chapitre 24, à Saint-Grégoire, et allant vers la station de la jonction de la Chaudière, sur la ligne de l'Intercolonial, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité (*supplémentaire*)..... $64,000 00

175. A la Compagnie du chemin de fer du comté de Drummond, pour 4½ milles de son chemin, depuis l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte des 50-51e Victoria, chapitre 24, jusqu'au quai de Ball, sur le Saint-Laurent, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité (*supplémentaire*)..... 14,400 00

176. A la Compagnie du chemin de fer Central de Sainte-Catherine à Niagara, pour 20 milles de son chemin, partant de l'extrémité de la ligne subventionnée par l'acte des 50-51e Victoria, chapitre 24, à Sainte-Catherine, et allant vers la cité d'Hamilton, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité (*supplémentaire*). 64,000 00

177. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean, pour 20 milles de son chemin, depuis l'extrémité de la section de trente milles allant du lac Saint-Jean vers Chicoutimi, subventionnée par l'acte de la 51e Victoria, chapitre 3, vers Chicoutimi, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité (*supplémentaire*). 64,000 00

178. A la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc, de la Baie Georgienne et du Lac Erié, pour 15 milles de son chemin depuis le village de Tara, ou quelque point entre Tara et Hepworth, jusqu'à la ville d'Owen-Sound, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité. 48,000 00

179. A la Compagnie du chemin de fer d'Hereford, pour 15 milles de son chemin depuis Cookshire jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer Central de Québec à Dudswell, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité (*supplémentaire*)..... 48,000 00

180. A la Compagnie de chemin de fer de Jonction de la Massawippi, pour 15 milles de son chemin, depuis Ayer's-Flat jusqu'à Coaticook, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité (*en sus de la subvention accordée par l'acte de la* 51e *Vict., ch.* 3)..... 48,000 00

181. A la Compagnie du chemin de fer de Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie, pour 20 milles de son chemin depuis un point de ou près de Newboro et allant vers Palmer's-Rapids, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité (*votée de nouveau*)..... 64,000 00

182. A la Compagnie du chemin de fer des Mille-Iles, pour 4 milles de son chemin, depuis un point près du fleuve Saint-Laurent, dans le village de Gananoque, jusqu'à la jonction du chemin de fer du Grand Tronc à Gananoque, et pour 13 milles de son chemin depuis la jonction de Gananoque du chemin de fer du Grand Tronc jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer de Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 54,400 00

183, Pour un chemin de fer partant du Cap Tourmente et allant vers la Malbaie, distance de 20 milles, dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... $64,000 00

184. A la Compagnie du chemin de fer *Amherstburgh, Lake Shore and Blenheim*, pour 20 milles de son chemin, dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille et ne dépassant pas en totalité..... 64,000 00

2. La partie de la subvention de $3,200 par mille qui, aux termes de l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre dix-sept, et du présent acte, peut être payée à la Compagnie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs pour les trente milles de son chemin compris entre le soixante-dixième et le centième milles, se dirigeant de Métapédiac vers l'est, sera applicable à la section du dit chemin de fer comprise entre les quarantième et soixante-dixième milles de ce chemin, dans une direction est à partir de Métapédiac, au lieu d'être applicable à la dite section de trente milles en premier lieu mentionnée, formant six mille quatre cents piastres par mille applicables à la section de trente milles en second lieu mentionnée; mais la disposition qui précède sera sujette à cette condition: que la dite compagnie entreprendra de compléter les trente milles de son chemin, entre les soixante-dixième et centième milles, se dirigeant vers l'est à partir de Métapédiac, dans un délai raisonnable, ne devant pas excéder quatre ans, qui sera fixé par arrêté en conseil, et sans aucune autre subvention de la part du gouvernement du Canada, et qu'elle déposera entre les mains du ministre des Chemins de fer et Canaux, comme garantie de la bonne et fidèle exécution de son entreprise, ses obligations pour un montant de deux cent mille piastres.

3. Les subventions ci-dessus mentionnées comme devant être accordées aux compagnies désignées à cette fin, seront accordées à ces compagnies respectivement. Toutes les lignes pour la construction desquelles des subventions sont accordées seront commencées, à moins qu'elles ne le soient déjà, dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août prochain et complétées dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans, qui sera fixé par un arrêté en conseil, et seront aussi construites en conformité de plans et devis et à des conditions qui seront approuvées par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiées dans une convention qui sera conclue dans chaque cas par la compagnie avec le gouvernement, et que le gouvernemeut est par le présent autorisé à conclure; le tracé de chaque ligne de chemin de fer sera aussi sujet à l'approbation du Gouverneur en conseil; et toutes ces dites subventions, respectivement, seront payables à même le fonds du revenu consolidé du Canada, par versements, lors de l'achèvement de chaque section de chemin de fer de pas moins de dix milles, proportionnellement à la valeur de la section ainsi achevée comparativement à celle de l'ensemble de l'entreprise, valeur qui sera établie par le rapport du dit ministre, ou lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée, excepté à l'égard de la subvention pour le tunnel sous la rivière Sainte-Claire, sur laquelle il sera payé quinze pour cent de la valeur du travail fait, d'après les estimations mensuelles attestées par l'ingénieur en chef et sur l'approbation du ministre des Chemins de fer et Canaux.

4. L'octroi de ces subventions, respectivement, sera subordonné à telles conditions, ayant pour but d'assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les lignes ainsi subventionnées, des droits de circulation ou des conventions de trafic et autres droits propres à leur donner toutes facilités raisonnables et un tarif de péages uniforme par mille, que le Gouverneur en conseil prescrira.

5. Et afin de dissiper tous doutes, il est par le présent déclaré et décrété que la disposition de l'acte passé en la cinquante-unième année du règne de Sa Majesté, sous le chapitre trois, relative à la compagnie du chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique, étendait et étend les diverses subventions accordées pour aider à la dite compagnie jusqu'à quatre ans à compter de la sanction du dit acte, c'est-à-dire, à dater du vingt-deuxième jour de mai mil huit cent quatre-vingt-huit.

SUBVENTIONS EN TERRES.

Par l'acte 47 Vic., ch. 25, sec. 7 (1884). (*Sanctionné le* 19 *avril* 1884):—

185. "Le gouverneur en conseil est par le présent autorisé, pour aider à la construction d'un chemin de fer entre quelque point du chemin de fer Canadien du Pacifique et la Baie d'Hudson, à faire une concession gratuite de pas plus de six mille quatre cents acres de terre par chaque mille de chemin de fer dans les limites du Manitoba, et de pas plus de douze mille huit cents acres dans les territoires du Nord-Ouest."

Par l'acte 48-49 Vic., ch. 60 (1885). (*Sanctionné le* 20 *juillet* 1885):—

186. A la Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas trois mille huit cents acres par chaque mille de chemin de fer de la compagnie entre Medicine-Hat et les bancs de houille de la rivière du Ventre, distance d'environ cent dix milles.

187. A la Compagnie de chemin de fer de Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille de chemin de fer de la compagnie, entre son point de départ à Winnipeg et son terminus au lac de l'Eau-Blanche (*Whitewater lake*), distance d'environ cent cinquante milles.

188. A la Compagnie de chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille de chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance comprise entre Portage-la-Prairie et la traverse du bras sud de la rivière Saskatchewan, à vingt milles de Prince-Albert, distance d'environ quatre cent trente milles.

189. A la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs de la Qu'Appelle, du Lac Long et de la Saskatchewan, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de son point de départ, près de Régina, jusqu'aux eaux navigables du lac Long.

Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixés par les arrêtés en conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le gouverneur en conseil; et excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes de ces terres.

Par l'acte **49** Vic., chap. **11** (**1886**). (*Sanctionné le* 2 *juin* 1886):—

190. A la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer d'embranchement de la compagnie, partant d'un point de la ligne principale de ce chemin à ou près Todburn, et allant dans une direction nord-ouest, en traversant le comté de Russell, jusqu'à la rivière Assiniboine, près de la ville de Shellmouth, distance d'environ vingt-six milles.

191. A la Compagnie du chemin de fer Central du Nord-Ouest, ou à toute autre compagnie qui entreprendra la construction du chemin de fer ou d'un chemin de fer partant d'un point du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest, *via* Rapid-City, et allant à l'ouest, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance comprise entre la station de Brandon, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, ou le point du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest comme susdit, et Battleford, dans le district provisoire de la Saskatchewan, distance d'environ quatre cent cinquante milles.

192. A la Compagnie du chemin de fer de la Montagne-de-Bois à Qu'Appelle, des terres fédérales d'une étendue de six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, pour toute la distance à partir d'un point dans le township numéro quatre, dans le rang numéro trente, à l'ouest du second méridien, dans le système d'arpentage des terres fédérales, traversant la ville de Fort-Qu'Appelle, en allant rejoindre le chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest à un point qui sera fixé par le Gouverneur en conseil, distance d'environ deux cent quarante milles.

Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le gouverneur en conseil; et, excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

Par l'acte **50-51** Vic., chap. **23** (**1887**). (*Sanctionné le* 23 *juin* 1887):—

193. A la Compagnie du chemin de fer d'Alberta et d'Athabaska, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de quelque point sur la rivière aux Arcs, ou sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, à ou entre Calgary et Crowfoot Creek, jusqu'à un point près de l'emplacement de ville d'Edmonton, distance d'environ trois cents milles.

194. A la Compagnie de chemin de fer et de vapeurs de la Qu'Appelle, du Lac Long et de la Saskatchewan, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille de chemin de fer de la compagnie, à partir de l'extrémité nord de la partie de ce chemin de fer déjà complétée, à ou près de Long-Laketon, sur les eaux navigables du lac Long, jusqu'au point ou près du point où le cinquante-deuxième parallèle de latitude croise la Saskatchewan-Sud, et de là au coude ou près du coude de la Sastatchewan-Nord, avec des embranchements sur Prince-Albert et Battleford, distance d'environ trois cent vingt-cinq milles.

195. A la Compagnie de chemin de fer et de houille de Medicine-Hat, des terres fédérales d'une étendue n'excédant pas six mille quatre cents acres par chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir d'un point de Medicine-Hat ou du voisinage, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'aux mines de houille, dans ou près les townships douze et treize, rang six, à l'ouest du quatrième méridien principal, distance d'environ huit milles,—ces terres devant être choisies parmi celles qui sont à la disposition du gouvernement, à proximité de la ligne du chemin de fer de la compagnie.

Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet, chacune des dites entreprises étant respectivement sujette à toutes modifications qui pourront à l'avenir y être apportées par le gouverneur en conseil ; et, excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

Par l'acte 52 Vic., ch. 4. (*Sanctionné le mai* 1889) :—

196. A la Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), en sus de l'octroi prescrit par le premier article de l'acte passé durant la session tenue dans les quarante-huitième et quarante-neuvième années du règne de Sa Majesté, sous le chapitre soixante, des terres fédérales n'excédant pas en étendue deux mille six cents acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie depuis la station de Dunmore, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à Lethbridge, sur la rivière du Ventre, terminus actuel du dit chemin de fer, distance de cent neuf milles et demi, cet octroi additionnel devant être fait seulement si la voie du dit chemin de fer a la largeur réglementaire ; et aussi, à la dite Compagnie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest (à responsabilité limitée), des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie depuis Lethbridge jusqu'à la frontière internationale, distance d'environ cinquante milles.

197. A la Compagnie du chemin de fer et de Houille de la Vallée du Daim, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille quatre cents acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie, depuis la station de Cheadle, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à son terminus à un point dans ou près le township vingt-neuf, rang vingt-trois, à l'ouest du quatrième méridien, distance d'environ cinquante-cinq milles.

198. A la Compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest du Canada, des terres fédérales n'excédant pas en étendue dix mille acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie, à partir de Calgary, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers le nord jusqu'à un point sur la rivière Saskatchewan du Nord, à ou près Edmonton, distance d'environ deux cent dix milles ; et aussi, à la dite Compagnie du chemin de fer du Nord-Ouest du Canada, des terres fédérales n'excédant pas en étendue dix milles acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie à partir de Calgary, en allant au sud vers Lethbridge, distance d'environ cent vingt milles.

199. A la Compagnie de chemin de fer et de Canal du lac Manitoba, des terres fédérales n'excédant pas en étendue six mille acres pour chaque mille du chemin de fer de la compagnie depuis le Portage-la-Prairie jusqu'à l'extrémité sud du lac Manitoba, distance d'environ dix-sept milles.

2. Ces concessions de terres et chacune d'elles pourront être ainsi faites pour aider à la construction des dits chemins de fer respectivement, dans les proportions et aux conditions fixées par les arrêtés en conseil pris à leur sujet; et, excepté à l'égard de ces conditions, les dites concessions seront à titre gratuit, sauf seulement le paiement par les concessionnaires respectifs des frais d'arpentage de ces terres et des dépenses incidentes, au taux de dix centins par acre, argent comptant, lors de l'émission des lettres patentes pour ces terres.

3. Le Gouverneur en conseil pourra rendre l'octroi de terres autorisé par l'article trois de l'acte de la quarante-neuvième Victoria, chapitre onze, destiné à la ligne du chemin de fer de la Montagne-de-Bois à Qu'Appelle, d'environ deux cent quarante milles de longueur, applicable à la ligne du chemin de fer de la dite compagnie, telle qu'autorisée par l'acte concernant la Compagnie du chemin de fer de la Montagne-de-Bois à Qu'Appelle, passé durant la présente session du parlement, aux mêmes termes et sujet aux mêmes conditions que ceux auxquels l'octroi ci-dessus mentionné avait été autorisé en faveur de la dite compagnie par l'acte en premier lieu cité du présent article.

CANAUX.

Les canaux canadiens sous le contrôle de l'Etat, se rattachant aux lacs et rivières navigables, sont les suivants :—

1. Ceux du fleuve Saint-Laurent et des lacs;
2. Ceux de la rivière des Outaouais;
3. Ceux de la rivière Rideau, entre Ottawa et Kingston;
4. Ceux de la Trent;
5. Ceux du Richelieu, entre le Saint-Laurent et le lac Champlain;
6. Le canal Saint-Pierre, lac Bras-d'Or, Nouvelle-Ecosse.

La perception du revenu provenant des canaux ci-devant du ressort du département du revenu de l'intérieur, ressortit aujourd'hui au département des chemins de fer et canaux en vertu de l'arrêté du conseil du 4 juin 1889, passé sous l'autorité de l'acte 52 Vic., ch. 19. On trouvera aux annexes, page 164 et suivantes, les détails relatifs à ce service.

Le tableau suivant fait voir le revenu des différents canaux, les loyers de chutes d'eau, etc., pendant l'exercice clos le 30 juin 1889.

Nom du canal.	Péages.	Droits de quai et d'emmagasinage.	Amendes et dommages.	Autres recettes.	Loyers de chutes d'eau.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Welland	182,007 90	.....	1,000 00	.....	4,061 91	187,069 81
Saint-Laurent	55,517 26	5,718 05	136 00	11,071 57	29,216 34	101,659 22
Chambly	23,270 43	.....	15 00	.....	80 00	23,365 43
Ottawa	53,637 63	.....	2 00	.....	20 00	53,659 63
Rideau	6,864 24	35 78	17 40	222 40	615 75	7,755 57
District de Newcastle	259 72	.....	.....	.....	.....	259 72
Saint-Pierre	2,510 50	.....	.....	.....	.....	2,510 50
	324,067 68	5,753 83	1,170 40	11,293 97	33,994 00	376,279 88

LE SAINT-LAURENT ET LES LACS.

Le fleuve Saint-Laurent, avec la série de canaux établis sur son cours en amont de Montréal, et les lacs Ontario, Erié, Sainte-Claire, Huron et Supérieur, avec les canaux qui les relient, forment un service de navigation qui s'étend du détroit de Belle-Ile à Port-Arthur, à la tête du lac Supérieur, sur une distance de 2,260 milles terrestres. La distance jusqu'à Duluth est de 2,384 milles. (On trouvera à l'annexe n° 14, p. 123, un tableau indicateur des distances intermédiaires.)

La différence de niveau entre le lac Supérieur et l'endroit du Saint-Laurent, près de Trois-Rivières, où la marée cesse de se faire sentir, est d'environ 600 pieds.

Les canaux canadiens, construits entre Montréal et le lac Erié, sont ceux de Lachine, Beauharnois, Cornwall, de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat, des Galops et Welland. Leur longueur collective est de 70½ milles; la chute totale directement rachetée par des écluses, est de 533¼ pieds; et le nombre des écluses est de 53.

La communication entre les lacs Huron et Supérieur se fait au moyen du canal du Sault Sainte-Marie, situé sur le côté américain du chenal.

Ce canal a un peu plus d'un mille de long et une écluse dont les dimensions sont comme suit:—Longueur, 515 pieds, largeur, 80, avec 18 pieds d'eau sur les seuils. La différence du niveau racheté par cette écluse est d'environ 18 pieds.*

Le gouvernement fédéral a pris des mesures pour construire, sur le côté canadien, une écluse et un canal dont on trouvera une description à la page 99 du présent rapport.

Comme il a été remarqué dans le rapport présenté l'année dernière, en 1841, époque à laquelle on projeta le réseau de canaux entre Montréal et le lac Ontario, on se proposait d'assurer une profondeur de neuf pieds au plus bas niveau du Saint-Laurent; d'après les données que l'on possédait alors, les constructions projetées devaient assurer ce niveau. Toutefois, le fleuve Saint-Laurent est, à raison de diverses causes, sujet à des fluctuations qu'il était impossible de préciser à l'époque où les canaux furent construits; et des observations régulières et l'expérience des années qui se sont suivies depuis, ont démontré que, tandis que d'un canal à l'autre l'eau est à toute époque suffisamment profonde pour des bâtiments d'un tirant de neuf pieds, cette hauteur d'eau ne peut pas toujours être maintenue dans les canaux, ceux-ci n'étant pas assez profonds.

La liste suivante indique la profondeur minima de l'eau mesurée sur les buscs des écluses des canaux du Saint-Laurent, à une époque de baisse extraordinaire, en l'année 1872 (*Voir* le rapport de l'ingénieur en chef, 1880):—

	Pieds.	Pouces
Canaux de Williamsburgh—		
Rapide-Plat, écluse de prise d'eau	6	7
" entrée d'aval	7	0

* D'après le rapport du chef des ingénieurs de l'armée des E.-U., daté le 1er octobre 1888 et couvrant l'exercice clos le 30 juin 1888, il paraît qu'une écluse beaucoup plus grande est en cours de construction sur l'emplacement que les deux vieilles écluses occupaient en 1855, et qu'on est à creuser le canal en conséquence. Les dimensions de cette nouvelle écluse seraient: 800 pieds de long, 100 pieds de large, avec 21 pieds d'eau sur les seuils; le prix de l'écluse et de l'approfondissement du canal est estimé à $4,738,865. Au mois d'août 1886 le congrès a voté un crédit de $250,000, et un autre crédit de $1,000,000 au mois d'août 1888.

D'après le même rapport et ses annexes, il paraît que pendant l'exercice clos le 30 juin 1888, le canal a été ouvert durant 210 jours, qu'il y est passé 8,823 navires portant 5,581,169 tonneaux de fret, et 29,494 passagers; le nombre des éclusages a été de 3,940.

	Pieds.	Pouces.
Galops, écluse de prise d'eau	8	1
Iroquois, entrée d'aval	9	3
Pointe-Farran	7	9
Cornwall, écluse de prise d'eau	8	3
" entrée d'aval	9	0
Beauharnois	10	10
" entrée d'aval	9	3

En 1871, il fut décidé d'agrandir les canaux du Saint-Laurent et de leur donner une profondeur uniforme de 12 pieds. Plus tard, cependant, on décida d'augmenter cette profondeur afin d'y laisser passer les bateaux d'un tirant de 14 pieds d'eau. En conséquence, dans l'exécution du plan d'agrandissement, tout en établissant un chenal pour les navires tirant 12 pieds d'eau seulement, on a donné à toutes les constructions permanentes, aux écluses, aux ponts, etc., des proportions à admettre ceux d'un jaugeage de 14 pieds : les écluses ont 270 pieds de long entre les portes, 45 pieds de large et un tirant de 14 pieds d'eau sur les seuils.

Comme le public prend un vif intérêt à l'agrandissement des canaux du Saint-Laurent, nous donnons ici un bref résumé des matières qui sont traitées plus au long dans les annexes, sous leurs différents titres. Ce résumé, qui fait voir les travaux d'agrandissement exécutés jusqu'ici et ceux qui restent à faire, peut avoir son utilité :—

Canal de Lachine.—Ce canal est terminé pour une navigation de 11 pieds, avec écluses, ponts et ponceaux adaptés à une navigation de 14 pieds. Les travaux restant à exécuter consistent à approfondir davantage de deux pieds le prisme du canal sur une distance d'environ 6 milles sur les 8½ milles qui forment le canal. La moitié à peu près de ce creusage devra être faite dans la roche. Il n'a pas été exécuté de travaux de creusage sur ce canal durant le dernier exercice.

Canal de Beauharnois.—On n'a pas encore commencé les travaux d'agrandissement sur ce nanal, mais les examens sont en cours.

Canal de Cornwall.—Sur les six nouvelles écluses nécessaires, deux ont été construites à l'extrémité d'aval, et elles sont de service ; les quatre autres sont données à l'entreprise, ainsi que l'agrandissement et l'approfondissement de tout le canal pour une navigation de quatorze pieds. Des 11½ milles que le canal couvre, 10½ milles environ ont une profondeur navigable de 9 pieds seulement.

Canaux de Williamsburgh :—

Pointe de Farran.—Aucuns travaux exécutés ici. Le canal a trois quarts de mille de long, avec une écluse, et sa profondeur navigable est de 9 pieds.

Rapide Plat.—Une nouvelle écluse est terminée et en usage ; il en reste encore une à faire. Du prisme du canal, qui a quatre milles de long, on a fini de creuser trois quarts de mille jusqu'à une profondeur de 14 pieds à peu près.

Canal des Galops.—Les abords de l'entrée d'amont on été améliorés ; une écluse de prise d'eau et une écluse d'ascension partant du fleuve en aval des rapides jusqu'à un point qui relie l'entrée d'amont au chenal en eau profonde, sont en cours de construction à l'entreprise.

Canal Welland.—Tous les travaux, y compris ceux du creusage, sont maintenant terminés, et le canal est suffisamment profond pour admettre les navires tirant 14 pieds.

Indépendamment de ce qui précède, le chenal même du fleuve Saint-Laurent oppose à une navigation de quatorze pieds des obstacles qu'il est nécessaire de faire disparaître Des travaux entrepris à cette fin sont très avancés dans la partie la plus difficile et la moins profonde du fleuve, les rapides des Galops, et dans lesquels un chenal qui donne un passage sûr aux navires tirant quatorze pieds est à peu près terminé. De Cornwall en descendant par le lac Saint-François, il existe déjà un chenal d'une profondeur suffisante pour une navigation de 14 pieds ; si la chose devenait nécessaire, il serait possible de l'améliorer à peu de frais sur quelques points.

CANAL LACHINE.

	Ancienne ligne.	Nouvelle ligne.
Longueur du canal.....	8½ milles statutaires.	8½ milles statutaires.
Nombre d'écluses.....	5	5
Dimensions des écluses.....	200 pieds x 45 pieds.	270 pieds x 45 pieds.
Chute totale des écluses.....	45 pieds.	45 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils. à 2 écluses..	16 "	18 "
Hauteur de l'eau sur les seuils. à 3 écluses..	9 "	14 "
Largeur moyenne du canal neuf.....		150 "

La profondeur du prisme du canal, entre les écluses, est adaptée aux navires tirant 12 pieds d'eau.

Le canal consiste aujourd'hui en un chenal avec deux séries d'écluses, les vieilles et les grandes. Il y a deux entrées à chaque bout.

Le nouveau canal ayant été prolongé sur une certaine distance en amont de l'ancien canal, l'ascension totale a été portée de 44¾ pieds à 45.

Ce canal s'étend depuis la ville de Montréal jusqu'au village de Lachine, et permet aux navires d'éviter les rapides Saint-Louis, la première série de rapides sérieux qui empêchent de remonter le Saint-Laurent, à une distance de 986 milles du détroit de Belle-Isle.

Le dernier plan d'agrandissement du canal de Lachine et des autres canaux du Saint-Laurent comportait un tirant d'eau de 14 pieds d'un bout à l'autre; on s'est borné pour le moment à donner au canal proprement dit une profondeur navigable de 12 pieds, et en conséquence, sur les biefs suivants, c'est-à-dire entre Lachine et la Côte Saint-Paul, la Côte Saint-Paul et Saint-Gabriel, Saint-Gabriel et le bassin Wellington, le chenal a été rendu navigable pour les bateaux d'un tirant de 12 pieds seulement. Tous les ouvrages permanents, tels que les écluses, les ponts, les murs latéraux et les ponceaux, ont été construits pour admettre un tirant de 14 pieds d'eau. Sur le lac Saint-Louis et jusqu'à Lachine—distance d'une quinzaine de milles—le canal actuel, qui est large et profond, pourrait être utilisé sur un espace d'environ 11 milles. Sur les quatres milles d'aval, cependant, il aurait besoin d'être approfondi et élargi à certains endroits.

Le canal a été fermé le 2 novembre 1888 et rouvert le 21 avril 1889.

Il n'est arrivé ni accidents ni délais durant l'année, et l'eau a été maintenue à une bonne hauteur tant pour la navigation que pour les besoins des fabriques.

Le rapport de l'ingénieur-surintendant donne le détail des opérations et des nouveaux ouvrages exécutés, et fait voir la condition générale du canal. (Annexe 8, p. 98.)

CANAL DE BEAUHARNOIS.

Longueur du canal	11¼ milles statutaires.
Nombre d'écluses	9
Dimensions des écluses	200 pieds x 45 pieds.
Chute totale des écluses	82½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au plafond	80 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	120 "

Ce canal commence sur la rive du Saint-Laurent, à 15¼ milles de la tête du canal Lachine. Il relie les lacs Saint-Louis et Saint-François, et tourne les trois rapides connus sous les noms des Cascades, des Cèdres et du Coteau.

Le canal a été fermé le 1er décembre 1888 et rouvert le 17 avril 1889.

Pas d'accidents ni d'interruption.

Rien n'a été fait pour l'agrandissement de ce canal. (Annexe 8, p. 98.)

CANAL DE CORNWALL.

Longueur du canal	11½ milles statutaires.
Nombre d'écluses	6
Dimensions des écluses (quatre)	200 x 45 pieds.
Dimensions des deux écluses d'aval	270 x 45 pieds.
Chute totale des écluses	48 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Hauteur de l'eau aux deux écluses d'aval	14 "
Largeur du canal au plafond (excepté à deux ponceaux)	100 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	150 "

Depuis la tête du canal de Beauharnois jusqu'au canal Cornwall, il y a un intervalle navigable de 32¾ milles sur le lac Saint-François.

Le canal Cornwall évite les rapides du Long-Sault.

Ce canal a été fermé le 26 décembre 1888 et rouvert le 22 avril 1889.

Dans la soirée du 11 octobre 1888, une brèche considérable de près de 300 pieds s'est produite dans la levée sud du canal entre Mille-Roches et Moulinette. Le rétablissement de la levée a été extrêmement difficile et coûteux, non seulement par suite de l'étendue des réparations à faire, mais en raison des pluies extraordinaires qui ont retardé les opérations. En conséquence, la navigation a été retardée de cinq semaines environ. Un nouveau retard de deux jours a été causé par le déplacement des vantaux dans une des constructions le 17 du même mois.

NOUVEAUX TRAVAUX.

Les deux écluses de la nouvelle entrée d'aval (qui remplacent les trois de l'ancienne ligne) ont constamment servi durant la saison de navigation. Leurs dimensions sont celles que comporte le plan d'agrandissement général : longueur, 270 pieds ; largeur, 45 ; profondeur d'eau, 14. Le bassin, entre ces deux écluses, a 825 pieds de long.

Les quatre écluses qu'il reste à faire sont toutes en cours de construction, ainsi que les déversoirs et les ponts ; on est aussi à approfondir et élargir le prisme du canal.

Le canal projeté sera creusé à une profondeur suffisante pour laisser passer les bâtiments tirant 14 pieds d'eau.

Les travaux à l'extrémité d'amont du canal consistent dans l'élargissement et l'approfondissement du chenal, et la construction d'un écluse et d'une grand déversoir.

On s'attend que tous ces travaux seront terminés pour l'ouverture de la navigation en 1891. Ces travaux et tous les autres sont décrits en détail dans une annexe du présent rapport. (*Voir* annexe 7, page 94.)

CANAUX DE WILLIAMSBURGH.

Les ouvrages de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat et des Galops, sont connus sous la désignation collective de canaux de Williamsburgh.

Ces canaux ont été fermés le 10 décembre 1888, et rouverts le 22 avril 1889.

Ils ont été maintenus en bon état pendant toute la saison. (*Voir* annexe 8, page 91.)

CANAL DE LA POINTE-FARRAN.

Longueur du canal	¾ de mille.
Nombre d'écluses	1
Dimensions de l'écluse	200 pieds x 45 pieds.
Chute totale de l'écluse	4 pieds.
Tirant sur les seuils, au niveau ordinaire de l'eau	9 "
Largeur du canal au plafond	50 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	90 "

De la tête du canal de Cornwall au pied du canal de la Pointe-Farran, la distance sur le fleuve Saint-Laurent est de 5 milles. Ce dernier canal permet aux navires qui remontent le fleuve d'éviter le rapide de la Pointe-Farran. Les navires qui descendent peuvent suivre le rapide en toute sûreté.

On n'a pas encore pris de mesures pour agrandir ce canal.

CANAL DU RAPIDE-PLAT.

Longueur du canal	4 milles.
Nombre d'écluses	2 "
Dimensions des écluses	200 pieds x 45 pieds.
Chute totale des écluses	11½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au plafond	50 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	90 "

De la tête du canal de la Pointe-Farran au pied du canal du Rapide-Plat, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 10½ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter, en montant, le Rapide-Plat, qu'ils peuvent descendre sans danger.

NOUVEAUX TRAVAUX.

On a commencé l'agrandissement de ce canal dans les proportions que comporte le plan général. Les travaux consistent à agrandir le chenal en amont et quelque peu en aval de l'écluse de prise d'eau actuelle à la tête du canal, à construire une nouvelle écluse et une rigole d'alimentation en connexion avec l'ancienne. Le fond du chenal sur une distance de 1,000 pieds en aval et sur 700 pieds en amont, a été creusé à une profondeur navigable de 14 pieds. La nouvelle écluse est terminée, et les derniers travaux à exécuter sont avancés. On est à prendre des mesures pour agrandir la partie d'aval, c'est-à-dire le prisme et l'écluse à la sortie du canal.

CANAL DES GALOPS.

Longueur du canal	7⅝ milles.
Nombre d'écluses	3
Dimension des écluses	200 pieds x 40 pieds.
Chute totale des écluses	15¾ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au plafond	50 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	90 "

De la tête du Rapide-Plat à Iroquois, au pied du canal des Galops, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 4½ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de la Pointe-aux-Iroquois, de la Pointe-Cardinal et des Galops.

NOUVEAUX TRAVAUX.

L'approfondissement à l'extrémité d'amont d'un chenal conduisant à l'eau profonde, afin de donner cours aux bâtiments tirant 14 pieds d'eau, est terminé, ainsi qu'il a été rapporté l'année dernière, et l'accès du canal est devenu beaucoup plus facile. Il reste à pousser le creusage de 14 pieds jusqu'à l'eau profonde en aval des rapides en construisant une demi-écluse en cet endroit et une écluse d'ascension à la rivière. Ces travaux sont à l'entreprise.

OUVRAGES DU RAPIDE DES GALOPS.

Le rapide des Galops (7 milles en aval de Prescott), le moins profond des trois rapides évités par le canal des Galops, est en ce moment creusé dans l'intérêt de la navigation au moyen du minage sous-marin et du dragage.

Ces travaux, commencés en 1880, consistent dans l'excavation d'un chenal en ligne droite à travers les rapides, de 3,300 pieds de long, de 200 pieds de large et d'une profondeur suffisante pour permettre le passage, à l'eau basse, de bâtiments tirant 14 pieds d'eau. Ceci implique une profondeur de 17 pieds.

Tous ces travaux sont terminés.

CANAL WELLAND.

LIGNE PRINCIPALE, DE PORT-DALHOUSIE, LAC ONTARIO, À PORT-COLBORNE, LAC ÉRIÉ.

Grâce aux travaux d'agrandissement, les navires tirant 14 pieds d'eau peuvent franchir le canal à toutes les phases du niveau de l'eau dans le lac Erié.

—	Ancienne ligne.	Ligne agrandie ou nouvelle.
Longueur du canal	$27\frac{1}{5}$ milles.	$26\frac{3}{4}$ milles.
Portes auxiliaires (autrefois 3)	.....	2
Nombre d'écluses { d'ascension	26	d'ascension 25
Nombre d'écluses { de prise d'eau	1	de prise d'eau 1
Dimensions	1 écluse 200 x 45 pds. 1 " 200 x 46 " 1 de partage 230 x 45 24 150 x $26\frac{1}{2}$	270 pds. x 45 pds.
Chute totale des écluses	$326\frac{3}{4}$ pieds.	$326\frac{3}{4}$ pds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	$10\frac{1}{4}$ "	14 "

BRAS DE LA RIVIÈRE WELLAND.

Longueur du canal—De la tranchée de Port-Robinson à la rivière Welland..... 2,622 pieds.
" Du canal à Welland à la rivière, *via* l'écluse à l'aqueduc ..... 300 "
" De la tranchée de Chippewa à la rivière Niagara..... 1,020 "

Nombre d'écluses—Une à l'aqueduc, une à Port-Robinson	2
Dimensions des écluses	150 x 26½ pieds.
Chute totale depuis le canal, à Welland, jusqu'à la rivière Welland	10 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 pds 10 pouces.

CANAL D'ALIMENTATION DE LA GRANDE-RIVIÈRE.

Longueur du canal	21 milles.
Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	1 de 150 x 26½ pieds. 1 de 200 x 45 "
Chute des écluses	7 à 8 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 pieds.

BRANCHE DE PORT-MAITLAND.

Longueur du canal	1¾ mille.
Nombre d'écluses	1
Dimensions des écluses	185 x 45 pieds.
Chute totale des écluses	7½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	11 "

Le canal Welland a une entrée sur le lac Ontario, à Port-Dalhousie, servant pour le nouveau canal et l'ancien; deux sur le lac Erié, l'une pour la ligne principale, à Port-Colborne, et l'autre pour la rigole d'alimentation à Port-Maitland; et une quatrième sur la rivière Niagara, dans la ville de Chippewa. La ligne agrandie va de Port-Dalhousie à Port-Colborne.

De Port-Dalhousie à Allanburg, 11¾ milles, il y a deux lignes distinctes, l'ancienne et la nouvelle, celle-ci étant de plus grande dimension que la première.

D'Allanburgh à Port-Colborne, distance de 15 milles, le canal n'a qu'une seule voie, l'ancien canal ayant été agrandi.

Le canal a été ouvert en 1883 pour les navires tirant 12 pieds d'eau, et en mai 1887 pour ceux d'un tirant de 14 pieds.

La voie principale du canal a été fermée à la navigation le 1er décembre 1888 et rouverte le 16 avril 1889, la vieille route ne l'étant que le 1er mai.

Certains accidents sont arrivés dans le cours de l'année. Le 3 mai 1889, le bateau à hélice *Escanaba* emportait les vantaux d'amont d'une des écluses, et causait ainsi une interruption de 44 heures. Le 29 juillet, le bateau à vapeur *Haskell* donnait dans la porte d'amont d'une autre écluse, et causait par là le déplacement et la destruction presque totale de trois de ses vantaux, ainsi que des dommages aux levées du canal et aux terres d'aval par la précipitation des eaux. L'accident causait un délai de 39 heures.

Le 9 janvier 1889 une violente tempête exhaussa les eaux du lac Erié à une hauteur inaccoutumée et causa des dommages sérieux. La même tempête fit beaucoup de dommages aux travaux à l'entrée du havre de Port-Colborne, ainsi qu'aux jetées de Port-Maitland.

Pour donner une idée de l'influence du vent régnant sur le niveau du lac Erié, je dirai que lors de la tempête du 9 janvier, le vent soufflant de l'ouest, le niveau à Port-Colborne était à sept pieds au-dessus du niveau ordinaire d'eau basse, tandis qu'à la fin du mois de mai et au commencement de juin, le vent soufflant continuellement de l'est avait abaissé les eaux jusqu'à un grand pied au-dessous du plus bas niveau observé jusqu'alors, ou 18 pouces au-dessous du niveau ordinaire d'eau basse, la différence entre les niveaux à ces deux époques étant de 8½ pieds. Le 3 juin le peu de hauteur de l'eau causait un retard de plusieurs heures.

Les eaux des deux lacs Erié et Ontario ont été extraordinairement basses durant la saison, et en conséquence les navires d'un tirant de 16 pieds éprouvaient, dans certains vents, des difficultés à sortir du port à Port-Dalhousie, le chenal d'entrée ayant grandement diminué par suite de l'accumulation du sable près de la jetée de l'ouest. Les remèdes qu'on applique aujourd'hui à cet état de choses ont en vue la disparition de la cause, et on s'attend que ces difficultés n'existeront plus l'année prochaine.

L'expérience faite en 1888 consistant à substituer du béton au bois dans la superstructure des jetées en cet endroit, paraît avoir réussi.

Toutes les constructions ont été bien entretenues.

Cette saison le trafic sur la ligne principale a été à peu près un tiers de plus considérable qu'il n'a été pendant aucune des trois dernières saisons. (Annexe 7, p. 87.)

MONTRÉAL, OTTAWA ET KINGSTON.

Cette ligne de navigation s'étend du port de Montréal au port de Kingston, en remontant le canal Lachine ainsi que les parties navigables du bas de la rivière Ottawa,—et les canaux de l'Ottawa jusqu'à la ville d'Ottawa, et de là par le canal Rideau jusqu'à Kingston, Ontario,—distance totale de 245⅝ milles.

Après avoir quitté le canal Lachine, on rencontre les constructions suivantes, qui ont pour but de racheter les obstacles que rencontre la navigation par cette route :—

L'écluse Sainte-Anne ; Le canal de Carillon ; do Grenville ; do Rideau.	Canaux de l'Ottawa.

La différence de niveau (non compris celui du canal Lachine) est de 509 pieds (345 pieds d'ascension et 164 pieds de chute), et le nombre des écluses est de 55.

Le tableau suivant indique les distances intermédiaires depuis le port de Montréal :

Sections de la ligne de navigation.	Distances intermédiaires	Distances totales de Montréal.
	Milles.	Milles.
Canal Lachine	8½	
Canal Lachine à l'écluse Sainte-Anne	15	23½
Ecluse Sainte-Anne et jetées	⅛	23⅝
De l'écluse Sainte-Anne au canal de Carillon	27	50⅝
Canal de Carillon	¾	51⅜
Du canal de Carillon au canal de Grenville	6¼	57⅝
Canal de Grenville	¾	63⅜
Du canal de Grenville à l'entrée de la navig. du Rideau	56	119⅜
Navigation du Rideau, aboutissant à Kingston	126¼	245⅝

ÉCLUSE SAINTE-ANNE.

	Ancienne écluse.	Nouvelle écluse.
Longueur du canal	⅛ mille.	⅛ mille.
Nombre d'écluses	1	1
Dimensions de l'écluse	190 x 45 pieds.	200 x 45 pieds.
Chute totale	3 pieds.	3 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	6 do	9 do

Cette écluse, avec jetées conductrices en amont et en aval, permet aux navires de franchir les rapides de Sainte-Anne entre l'île Perrot et la tête de l'île de Montréal, à la décharge de cette partie de la rivière Ottawa qui forme le lac des Deux-Montagnes, à 23½ milles du port de Montréal.

Fermée le 22 novembre 1888, cette écluse était rouverte le 19 mai 1889.

La navigation n'a pas été interrompue, et il n'y a pas eu d'accident.

L'ancienne écluse et la nouvelle sont toutes à la disposition du public. (Annexe 9, page 114.)

CANAL DE CARILLON.

Longueur du canal	¾ mille.
Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.
Chute totale	16 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au fond	100 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	110 "

Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de Carillon.

Entre l'écluse Sainte-Anne et le canal de Carillon, il y a une section navigable de 27 milles sur le lac des Deux-Montagnes et de la rivière Ottawa.

Fermé le 2 décembre 1888, ce canal était rouvert le 26 avril 1889.

Le trafic n'a subi aucune interruption. (Annexe 9, p. 114.)

Par la construction du barrage de Carillon, l'eau en cet endroit a été élevée de 9 pieds. En amont, sur une distance de près de 7 milles, jusqu'au pied du canal de Grenville, le niveau de la rivière a été haussé, de façon que la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse d'entrée de ce canal a été augmentée, et la nécessité du canal de la Chute-à-Blondeau, situé entre ces deux endroits, n'existe plus.

CANAL DE GRENVILLE.

Longueur du canal	5¾ milles.
Nombre d'écluses	5
Dimension des écluses	200 x 45 pieds.
Chute totale	43 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au fond	40 à 50 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau	50 à 80 "

Depuis la tête du canal Carillon jusqu'au pied du canal de Grenville, le cours navigable est de 5½ milles.

Le canal est situé à 56 milles, en aval de la ville d'Ottawa ; il rachète le rapide du Long-Sault.

Fermé le 2 décembre 1888, il a été rouvert le 26 avril 1889. (Annexe 8, p. 114.)

HAUT DE L'OTTAWA.

ÉCLUSES ET DIGUES DE LA CULBUTE.

Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.
Chute totale	18 à 20 "
Profondeur d'eau sur les seuils	6 pieds.
Longueur collective des digues	625 "

Depuis le canal de Grenville jusqu'à la ville d'Ottawa, distance d'environ 56 milles, la rivière est navigable. En amont de la ville et sur un parcours de 107 milles, jusqu'à l'Islet ou la Culbute, la navigation continue est rendue impossible par les rapides de la Chaudière, des Chênes, des Chats, des Chenaux, du Portage-du-Fort et du Grand-Calumet.

Les constructions de la Culbute, à L'Islet, rachètent les rapides de la Culbute ou de L'Islet, sur le chenal nord de l'Outaouais.

Ce sont deux écluses et trois barrages en bois. Les barrages, en rapides, permettent de naviguer depuis la tête des écluses jusqu'aux Joachims, distance de 37 milles.

Une ligne navigable de 80 milles, avec une profondeur d'eau de 7 pieds au minimum, à l'époque des eaux les plus basses, a été établie entre Des Joachims et Bryson, ce qui fait un parcours de 117 milles en amont et en aval de la Culbute. (Ann. 9, p. 115.)

Vu que les écluses de ce canal qui ont été construites en bois sont aujourd'hui fort délabrées, et que pour rendre ces constructions permanemment efficaces il y aurait de grands frais à encourir, tandis que d'un autre côté le trafic est insignifiant, le chemin de fer ayant grandement réduit l'utilité de ce canal, il a été décidé d'abandonner l'idée de maintenir l'eau à une hauteur anormale, et un arrêté du conseil a été passé le 24 octobre 1889, décidant qu'on devra laisser la rivière reprendre son niveau naturel, lequel à l'exception de certaines saisons est suffisant pour la navigation.

CANAL RIDEAU.

La navigation du Rideau relie la rivière Ottawa, à Ottawa, avec l'extrémité est du lac Ontario, à Kingston.

Longueur navigable	126¼ milles.
Nombre d'écluses d'Ottawa à Kingston.	33 d'ascension, à l'eau haute. 14 de chute.

Différence totale des niveaux, 446¼. { 282¼ d'ascension. / 164 de chute. } durant les hautes eaux.

Dimensions des écluses..... ..... 134 x 33 pds.

Hauteur de l'eau sur les seuils, 5 pieds; profondeur navigable sur toute la longueur du canal..... 4½ pieds.

Largeur du canal au fond..... { 60 " dans la terre. / 54 " dans le roc.

Largeur du canal à la surface de l'eau..... 80 " dans la terre.

Le point culminant de la ligne se trouve au lac Rideau, en haut ; mais plusieurs des biefs de descente sont alimentés par des nappes et cours d'eau qu'on y a amenés. Ci-dessous sont indiquées les sources d'alimentation.

A partir du point culminant, la route pour Ottawa passe par la rivière Rideau et pour Kingston par la rivière Cataraqoui. Pour maintenir le niveau nécessaire à la navigation, il faut recourir aux bassins dont la liste est donnée plus bas.

On peut les diviser en trois catégories :

1. Le bief culminant est alimenté par le lac Wolfe. 2. Les biefs de descente de l'est jusqu'à Ottawa sont alimentés par la rivière Tay, qui se jette dans le lac Rideau. 3. Les biefs de descente du sud-ouest, jusqu'à Kingston, sont alimentés par le lac à la Vase, lequel se jette dans le lac Opénacon.

Le lac Opénacon reçoit les eaux des lacs du Chevreuil et du Rocher.

Toutes ces eaux des biefs de descente du sud-ouest, grossies par celles du lac Loughboro', se jettent dans le lac aux Atocas, et forment à leur issue de Round-Tail, la rivière Cataraqoui. Au moyen de digues établies sur divers point, cette rivière a été rendue navigable jusqu'à Kingston.

La navigation a été fermée à Ottawa le 22 et aux Moulins de Kingston le 3 novembre 1888 ; elle a recommencé à Ottawa le 22 et aux Moulins de Kingston le 23 avril 1889.

Sur les biefs descendants vers Ottawa l'eau s'est maintenue jusqu'à la fin de la navigation à la hauteur voulue, mais sur ceux qui descendent à Kingston l'eau est baissée de bonne heure en juillet et est restée au-dessous du niveau réglementaire. A la clôture de la navigation le niveau était à Newboro' un pied au-dessous de ce qu'il aurait dû être.

La crue des eaux du printemps a eu cette année peu d'importance.

La navigation n'a pas été interrompue de l'année.

Les pluies continuelles du printemps ont rendu nécessaire de laisser le déversoir de trop-plein ouvert jusqu'à la fin de juillet, ce qui n'était pas arrivé depuis 20 ans. (Ann. 10, p. 116.)

CANAL TAY.

Longueur du canal..... 6 milles.

Nombre d'écluses..... 2

Dimensions des écluses..... ..... 134 x 32 pieds.

Chute totale..... 26 pieds.

(Pour l'indication des stations entre Ottawa et Kingston, *voir* Annexe 19, p. 124.)

Hauteur de l'eau sur les seuils	5 pieds 6 pouces.
Longueur du barrage	200 pieds.
Largeur du canal au plafond	40 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau	40 pds. dans le roc. 64 " l'argile.

Ce canal forme un bras du canal Rideau, reliant la baie de Beveridge, sur le lac Rideau, à la ville de Perth, distance d'environ 6 milles.

A la fin de l'exercice il restait encore certains travaux à exécuter dans la construction de l'approfondissement du bassin, mais le canal a été, durant la saison, fréquenté par des steamers aux risques de leurs propriétaires. (Annexe 11, page 119.)

RIVIÈRE RICHELIEU ET LAC CHAMPLAIN.

Cette ligne de navigation commence à Sorel, au confluent du Saint-Laurent et de la rivière Richelieu, point qui se trouve à 46 milles en aval de Montréal; elle suit la rivière Richelieu, et par l'écluse Saint-Ours arrive au bassin de Chambly, où elle entre dans le canal Chambly, qu'elle suit jusqu'à Saint-Jean, pour suivre ensuite la rivière Richelieu jusqu'au lac Champlain. Sa longueur, depuis Sorel jusqu'à la frontière, est de 81 milles.

A Whitehall, l'extrémité sud du lac Champlain, la ligne pénètre dans le canal Champlain et se relie à la rivière Hudson, par laquelle on atteint directement la ville de New-York; sa longueur sur le territoire des Etats-Unis est de 330 milles.

Le tableau suivant donne les distances de Sorel à New-York:—

Sections de navigation.	Distances intermédiaires en milles.	Distances totales.
De Sorel à l'écluse de Saint-Ours	14	14
De l'écluse Saint-Ours au canal Chambly	32	46
Canal Chambly	12	58
Du canal Chambly à la frontière	23	81
De la frontière au canal Champlain	111	192
Du canal Champlain à la jonction du canal Erié	66	258
De la jonction du canal Erié à Albany	7	265
D'Albany à New-York	146	411

ÉCLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS.

Longueur du canal	$\frac{1}{8}$ mille.	
Nombre d'écluses	1	
Dimensions de l'écluse	200 pieds x 45.	
Chute totale de l'écluse	5	"
Hauteur de l'eau sur les seuils	7	" à l'eau basse.
Longueur du barrage dans le chenal est	300	"
" " ouest	690	"

A Saint-Ours, qui est situé à quatorze milles de Sorel, la rivière Richelieu est divisée en deux chenaux par une petite île. L'écluse de Saint-Ours est située sur le chenal est.

Il y a aussi une profondeur navigable de 7 pieds entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly, distance de trente-deux milles.

L'écluse de Saint-Ours a été fermée le 24 novembre 1888, et rouverte le 19 avril 1889.

Cette écluse, qui a été construite en 1849, et qui a été pendant plusieurs années en très mauvaise condition, on l'a examinée avec soin pour constater les réparations à y faire. (*Voir* annexe 8, p. 101, et annexe 8*b*, p. 109.)

CANAL CHAMBLY.

Longueur du canal	12 milles.		
Nombre d'écluses	9		
Dimensions des écluses :—			
Ecluse de prise d'eau n° 1, à Saint-Jean	122	pieds	De $22\frac{1}{2}$ à 24 pds. de large.
Ecluse d'ascension n° 2	124	"	
" 3, 4, 5, 6	118	"	
" 7, 8, 9, écluses accolées	125	"	
Ascension totale par les écluses	74	"	
Hauteur de l'eau sur les seuils	7	"	
Largeur du canal au fond	36	"	
Largeur du canal à la surface	60	"	

Faisant suite aux 32 milles de navigation libre entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly,—celui-ci étant un réservoir naturel formé per l'expansion de la rivière Richelieu,—est le canal Chambly, qui a été construit dans le but d'éviter les rapides entre Saint-Jean et Chambly.

Ce canal a été fermé le 22 décembre 1888, et rouvert le 29 avril 1889.

En sus des réparations ordinaires il a été fait diverses améliorations imputables sur le revenu, y compris l'approfondissement de l'entrée du canal à Saint-Jean et l'excavation de passes pour les navires. (*Voir* annexe 8, p. 100 ; et annexe 8*a*, p. 107.)

Des arpenteurs ont fait les travaux préliminaires en vue de détourner dans la rivière Richelieu, au moyen d'un égout collecteur passant sous le canal, les égouts de a ville de Saint-Jean.

RIVIÈRE RICHELIEU.

Le relevé hydrographique de la rivière Richelieu a été continué sur la partie de la rivière comprise entre le pied de l'île Sainte-Thérèse et le bassin de Chambly, distance d'environ six milles. (*Voir* annexe 8*a*, p. 107.)

CANAL SAINT-PIERRE, CAP-BRETON.

La longueur du canal est d'environ 2,400 pieds.
Largeur du canal, à la surface de l'eau, 55 pieds.
Une écluse de marée (4 paires de portes).
Dimensions, 48 x 200 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils, 18 pieds aux plus basses eaux.
Profondeur d'eau dans le canal, 19 pieds.
Montant et baissant maxima de la marée dans la baie Saint-Pierre, 4 pieds.

Ce canal relie la baie Saint-Pierre, sur la côte sud du Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse, aux lacs Bras-d'Or. Il traverse un isthme d'un demi-mille de long et débouche dans l'océan Atlantique.

Navigation fermée le 6 janvier 1889; rouverte le 23 mars.

Les ouvrages du canal sont en bon état, sauf l'ancien mur de soutènement sur le côté ouest du canal, qui est en mauvaise condition. On n'a cependant pas jugé à propos de toucher à ce mur pour le présent. Les états relatifs au trafic indiquent qu'il est passé 1,203 navires à destination du nord, et 1,014 navires se dirigeant vers le sud. (Annexe 13, p. 122.)

NAVIGATION DE LA RIVIÈRE TRENT.

La navigation de la Trent désigne une suite d'étendues d'eau qui actuellement ne peuvent être utilisées que pour la desserte du trafic local, car elles ne forment pas une ligne continue de navigation.

C'est une chaîne de lacs et de rivières s'étendant depuis Trenton, c'est-à-dire depuis l'embouchure de la Trent, sur la baie de Quinté, lac Ontario, jusqu'au lac Huron.

Il y a plusieurs années il a été projeté d'utiliser ces eaux pour en faire une voie de communication entre les lacs Huron et Ontario.

D'après le projet, cette communication devait se faire par la rivière Trent, le lac du Riz, la rivière Otonabee et les lacs Clair, Buckhorn, Chemong, aux Tourtes, de l'Esturgeon et Cameron, jusqu'au lac Balsam, point de partage des eaux, situé à environ 165 milles de Trenton. Partant de ce lac, elle devait être continuée par un canal et par la rivière Talbot jusqu'au lac Simcoe; de là, par la rivière Severn jusqu'à la baie Georgienne, lac Huron, une distance totale de 235 milles.

Commencée en 1837, l'exécution de ce projet a été ensuite abandonnée. Cependant, par certaines constructions, désignées plus bas, partie de ces eaux ont été rendues navigables et propres au flottage du bois. Un bras du cours d'eau principal,

equel se dirige vers le sud à partir du lac de l'Esturgeon, offre une communication vec la ville de Lindsay, et par le lac Scugog jusqu'à Port-Perry, distance de 190 nilles depuis Trenton.

Le tableau suivant donne les longueurs des étendues navigables et de celles qui ne le sont pas.

	Navigable. Milles.	Innavigable. Milles.
De Trenton, baie de Quinté, aux rapides des Neuf-Milles.		9
Des rapides des Neuf-Milles à Percy-Landing.....	19½	
De Percy-Landing au barrage des chutes de Heeley.....		14¼
Du barrage des chutes de Heeley à Peterboro'.....	51¾	
De Peterboro' à Lakefield.....		9½
De Lakefield à un point à travers le lac Balsam.....	61	
	132¼	32¾
Distance totale, baie de Quinté au lac Balsam.....		165

De la Pointe à l'Esturgeon, sur le lac à l'Esturgeon, 43¾ milles de Lakefield, la branche passe la ville de Lindsay à Port-Perry à la tête du lac Scugog 27½ m.

Voici la liste des ouvrages :—

LIGNE-MÈRE, DE TRENTON AU LAC BALSAM.

Rapides de Chisholm.

	Distances en milles, de Trenton.
Les constructions comprennent un canal et une écluse, un barrage et un glissoir.....	15½

Percy-Landing.

Il y a ici une estacade d'arrêt pour les bois en grume.....	28½

Campbellford.

Estacades conductrices	34¾

Chutes du Milieu.

Les constructions sont quatre barrages et deux glissoirs.	37¾

Baie du Corbeau.

Estacade d'arrêt.....	38

Chutes de Heeley.

Un barrage et un glissoir.....	42¾

Hastings, rapides de Crook.

Les constructions se composent d'une écluse, d'un barrage et d'un glissoir.....	56½

Rapides de Whitlas.

En aval de Peterboro' il y a une écluse, un barrage et le canal.....	92⅞

Peterboro'.

Trois piliers et une estacade..... 94

Lakefield.

Un barrage et un quai..... 103½

Pointe de Young.

Une écluse (ouvrage provincial) et un barrage..... 108½

Burleigh.

Glissoirs, 2 barrages, 2 écluses (neuves)..... 118

Rapides de Lovesick.

Une écluse et un barrage..... 119½

Rapides de Buckhorn.

Il y a ici une digue importante qui sert à maintenir le niveau des eaux des lacs de l'ouest jusqu'à Bobcaygeon, y compris les lacs aux Tourtes, Buckhorn et Chemong. Une écluse et un glissoir (nouvelles constructions)..... 125

Bobcaygeon.

Il y a ici deux digues, une écluse, un canal et un glissoir. Les digues retiennent l'eau du bief jusqu'aux chutes de Fénelon et l'écluse de Lindsay..... 140¾

Chutes de Fénelon.

Un grand glissoir et des estacades, 2 écluses accolées (neuves) 154¾

Rosedale.

Une vieille écluse entretenue par le gouvernement d'Ontario, donnant accès du lac Cameron au lac Balsam..... 162¾

BRANCHE DU LAC À L'ESTURGEON AU LAC SCUGOG.

Lindsay.

L'ancienne écluse reconstruite par le gouvernement provincial d'Ontario en 1879. Elle a 134 x 33 pieds et 5 pieds d'eau sur les seuils..... 161¼

La navigation, grâce à cette construction, s'étend jusqu'à Port-Perry, lac Scugog..... 190

Dans les différents biefs l'eau a été maintenue à un bon niveau ; jusque vers la fin de la saison l'eau a mesuré de 5 pieds 6 pouces à 6 pieds sur les seuils.

Le tableau des éclusages sur les différents canaux accuse le passage de 2,814 navires durant la saison, tandis qu'en 1887–88 il avait été de 1,140.

Close le 22 novembre 1888, la navigation a été rouverte le 17 avril 1889.

NOUVELLES CONSTRUCTIONS.

Les nouvelles constructions destinées à améliorer la navigation de la Trent sont les suivantes: Canaux, avec écluses et ponts aux rapides Burleigh, aux rapides Buckhorn et aux chutes de Fénelon, ainsi que des barrages à Lakefield et la Pointe de Young. Ces constructions, qui sont toutes terminées, ouvrent une voie de communication entre Lakefield, à 9½ milles de Peterboro', et le lac Balsam, soit un parcours d'environ 160 milles de navigation directe et latérale.

A Lakefield, 9½ milles de Peterboro', le nouveau barrage qui se trouve à la tête du rapide des Neuf-Milles de la rivière Otonabee et qui sert à maintenir la navigation du lac Katchiwannoe jusqu'à la Pointe de Young, a été terminé durant l'exercice 1886-87.

A la Pointe de Young, 5 milles de Lakefield, le nouveau barrage entre le lac Katchiwannoe et le lac Clair, règle le niveau de l'eau des lacs Clair et Stony jusqu'au pied du canal Burleigh. Il est bon de faire remarquer que cette écluse est sous le contrôle du gouvernement provincial.

Aux rapides Burleigh, 10 milles de la Pointe de Young, on est à construire un canal d'environ 2¼ milles de longueur, passant par les rapides Burleigh et Lovesick et reliant le lac Pierreux (*Stony*) à la baie de la Biche (*Deer*). Les travaux se composent de trois écluses de chute et de certains barrages.

Aux rapides Buckhorn, 7 milles des rapides Burleigh, un canal d'environ un quart de mille de longueur, ayant une écluse de chute, a été construit. Les travaux sont terminés.

A Bobcaygeon, 15¾ milles des rapides Buckhorn, un nouveau barrage de 553 pieds de longueur, qui en remplace deux vieux, est aujourd'hui terminé ainsi qu'une cale sèche formée par le prolongement de deux pieds du barrage. Par ces travaux, le niveau de l'eau est réglé jusqu'aux chutes de Fénelon.

Aux chutes de Fénelon, à 15 milles de Bobcaygeon, un canal d'environ un tiers de mille de longueur, ayant deux écluses de chute et reliant le lac de l'Esturgeon au lac Cameron, a été construit en 1885.

Dans toutes les constructions qui précèdent, les écluses ont les dimensions suivantes :—

Longueur	134 pieds.
Largeur	33 do
Hauteur d'eau sur les seuils	5 do

(Ann. 12, p. 120.)

CANAL MURRAY.

Longueur entre les extrémités des jetées de l'est et de l'ouest	5⅙ milles.
Largeur au plafond	80 pieds.
Profondeur à compter du plus bas niveau connu du lac	11 "

Pas d'écluses.

Ce canal est pratiqué à travers l'isthme de Murray, et relie, vers l'ouest, la tête de la baie de Quinté au lac Ontario.

Les travaux comprennent une tranchée de 4¼ milles de long, dans l'isthme, et aux deux extrémités, des accès creusés à la drague, ainsi que d'autres ouvrages, le tout occupant une longueur de 9½ milles.

De son terminus occidental, près le village de Brighton, dans le havre de la Presqu'île, à l'entrée du canal Welland, Port-Dalhousie, la d stance est d'environ 120 milles.

La nouvelle entrée du havre de la Presqu'île, par le lac, a une largeur variant de 1,000 pieds en dehors du feu principal, à 200 pieds à l'entrée du chenal. Le maximum de profondeur est de 16 pieds. (Ann. 7, p. 91.)

CANAL DU SAULT SAINTE-MARIE.

Ce canal se construit sur le côté canadien de la rivière Sainte-Marie, entre les lacs Huron et Supérieur, à travers l'île de Sainte-Marie sur le côté nord des rapides.

Lorsque la rivière est à son état normal, il y a une différence de 18 pieds dans les niveaux en amont et en aval de cette île. La distance à travers l'île est d'environ deux tiers de mille. Le canal aura une largeur moyenne de 150 pieds et une profondeur de 18 pieds au-dessous du plus bas niveau d'eau de cette partie de la rivière. La différence de niveau sera rachetée par une écluse de 600 pieds de long et de 85 pieds de large, ayant aux deux extrémités des portes auxiliaires donnant dans des directions opposées.

Un moteur hydraulique fera jouer ces portes, l'eau étant admise ou retirée par le radier de l'écluse.

Les travaux de l'écluse et du canal sont donnés à l'entreprise ; de même ceux du chenal aux deux extrémités.

Les contrats stipulent qu'ils devront être terminés au mois de mai 1892.

NAVIGATION DE LA TRENT.

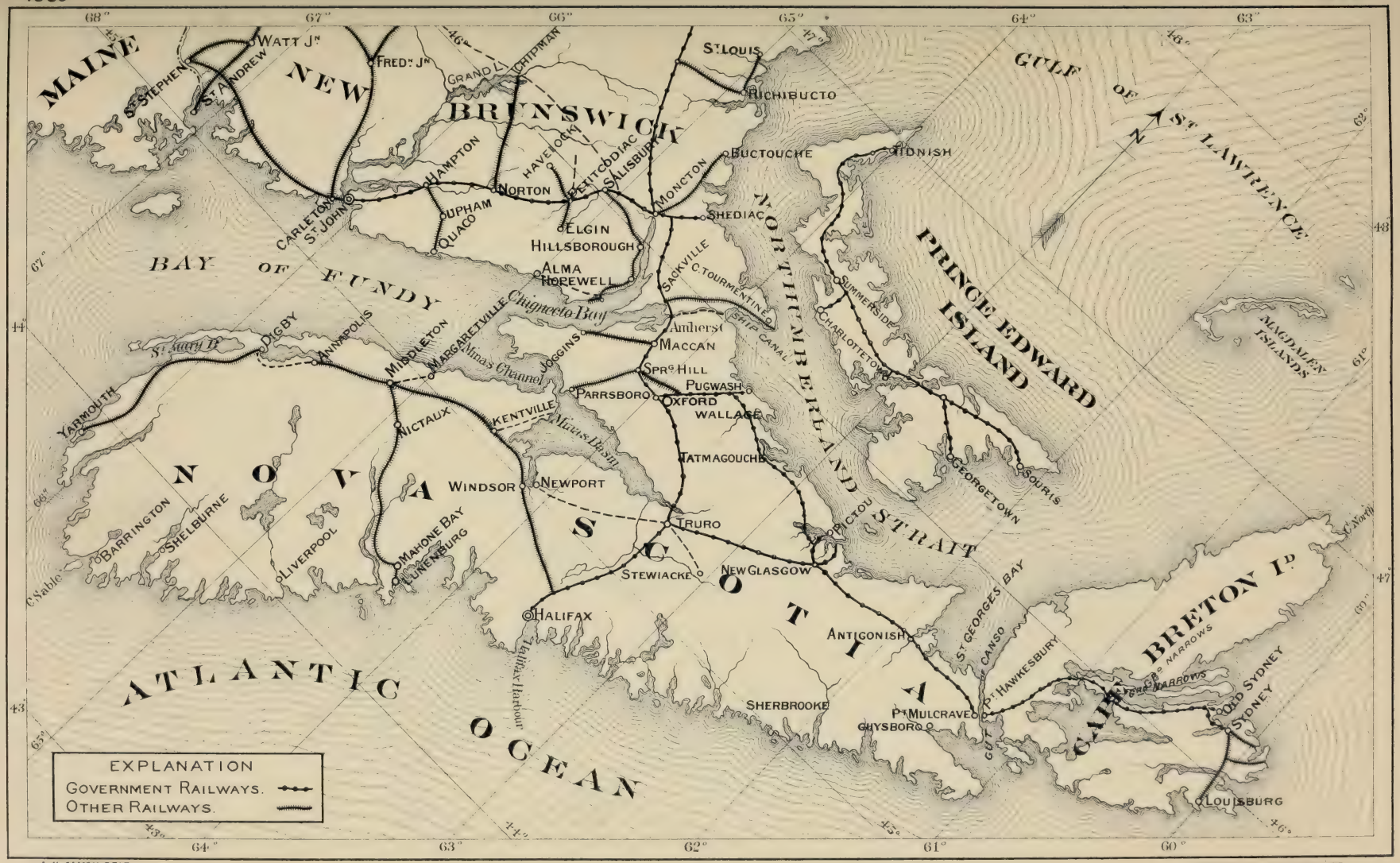
Devant l'intérêt que le public porte au projet de relier les eaux de la baie de Quinté, lac Ontario, à celles de la baie Georgienne, lac Huron, le gouvernement a jugé que cette question devait être mise à l'étude; en conséquence, le 8 octobre 1887 il passa un arrêté du conseil instituant une commission chargée de faire un rapport sur l'à-propos d'étendre la navigation de la Trent. La commission s'est mise à l'œuvre, mais elle n'a pas encore présenté son rapport.

J'ai l'honneur d'être,
De Votre Excellence, le très obéissant serviteur,

JOHN A. MACDONALD,
Ministre des chemins de fer et canaux.

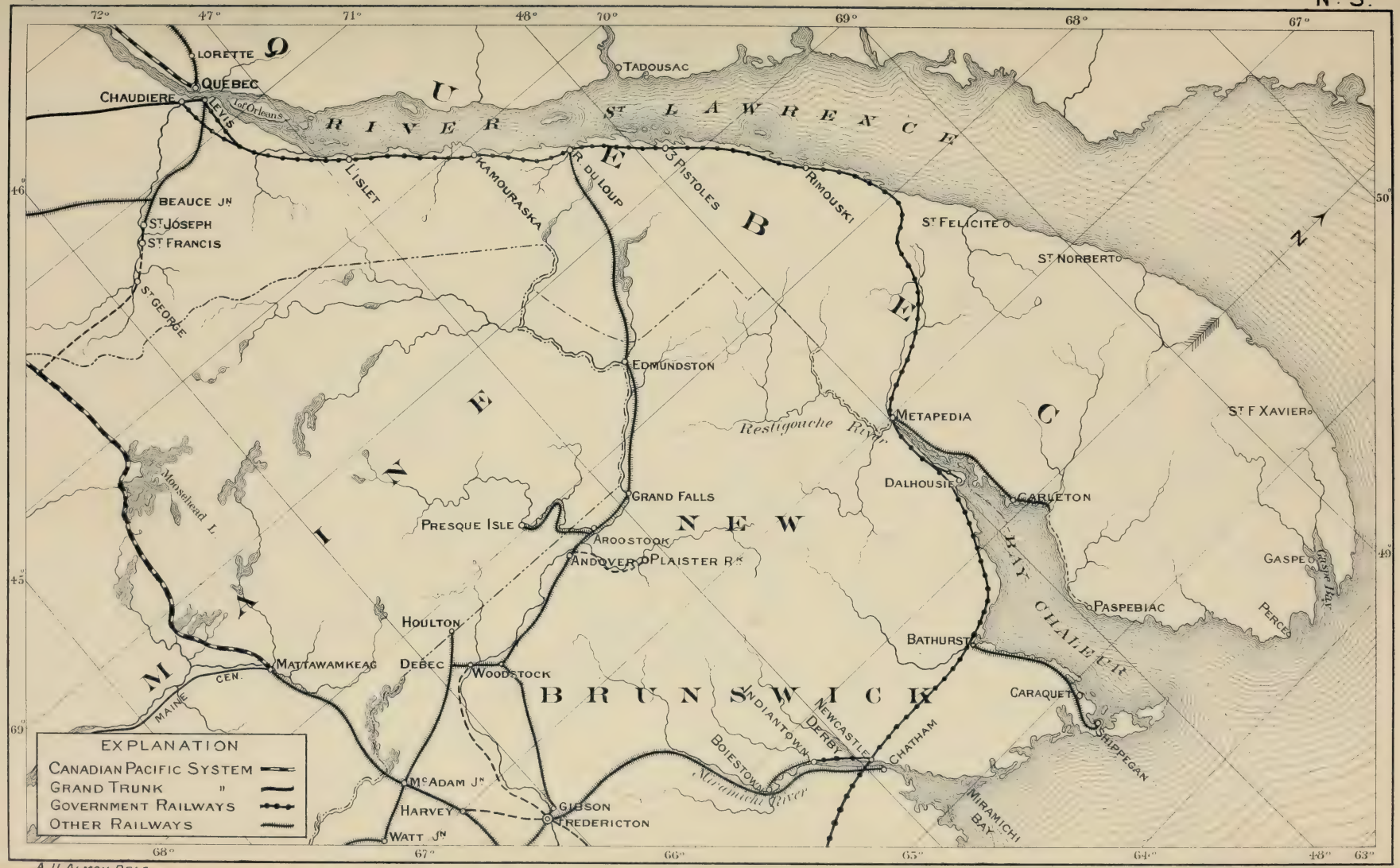
31 décembre 1889.

MORTIMER & CO LITH OTTAWA. ONT



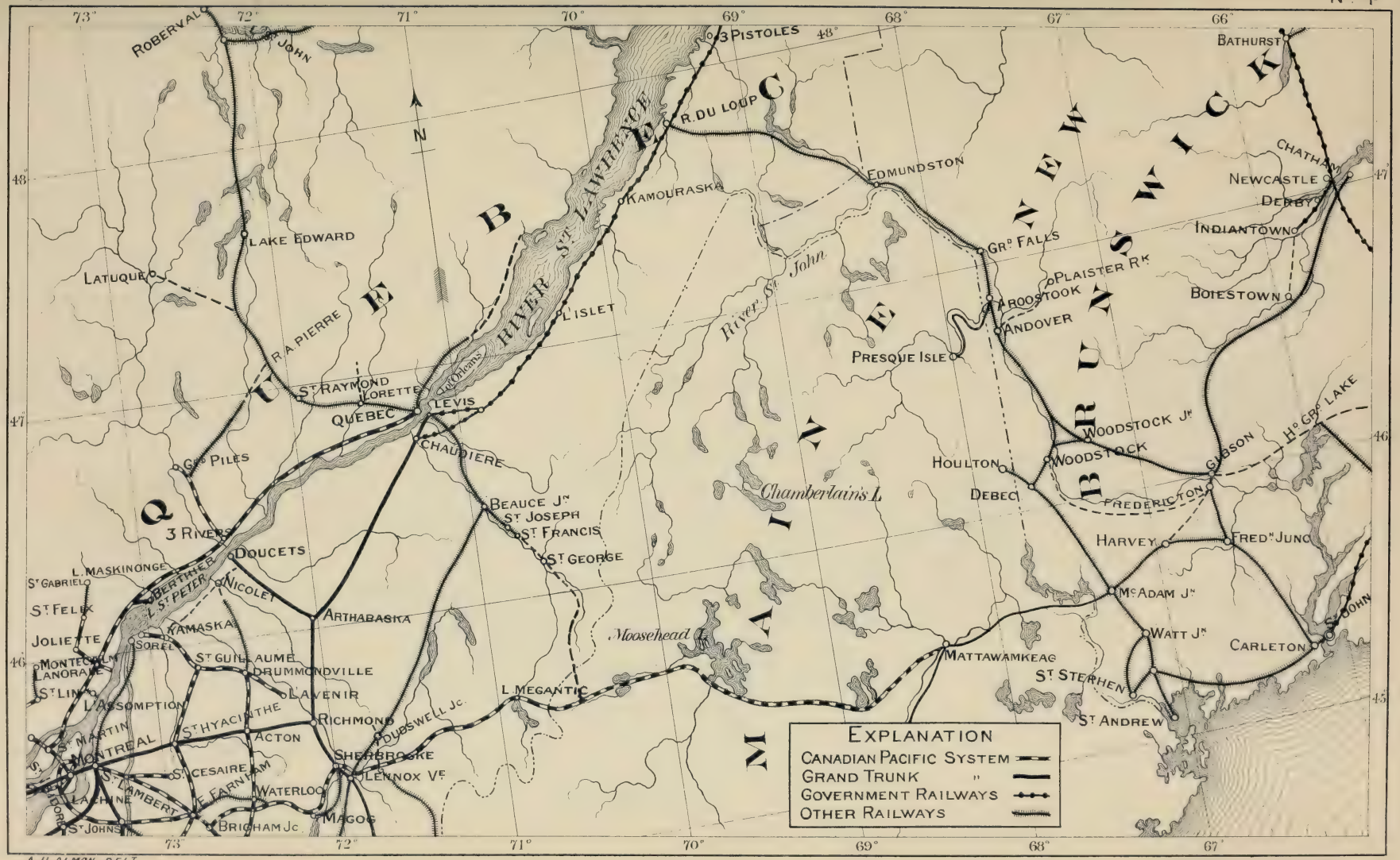
A. U. ALMON DELT

MORTIMER & CO LITH OTTAWA, ONT



A. H. ALMON DELT.

MORTIMER & CO LITH OTTAWA ONT

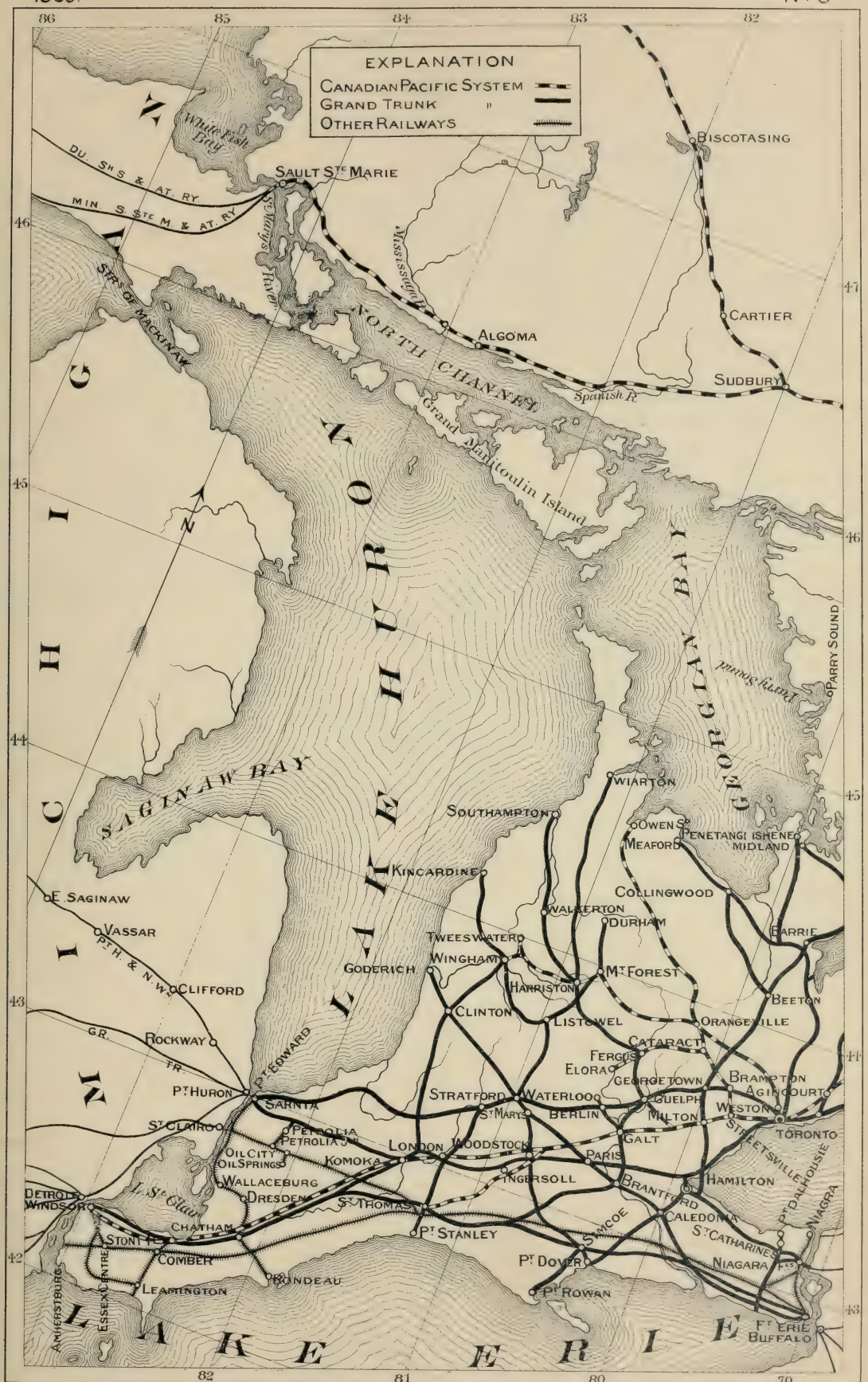


A. U. ALMON DEL^T

MORTIMER & CO LITH. OTTAWA ONT.

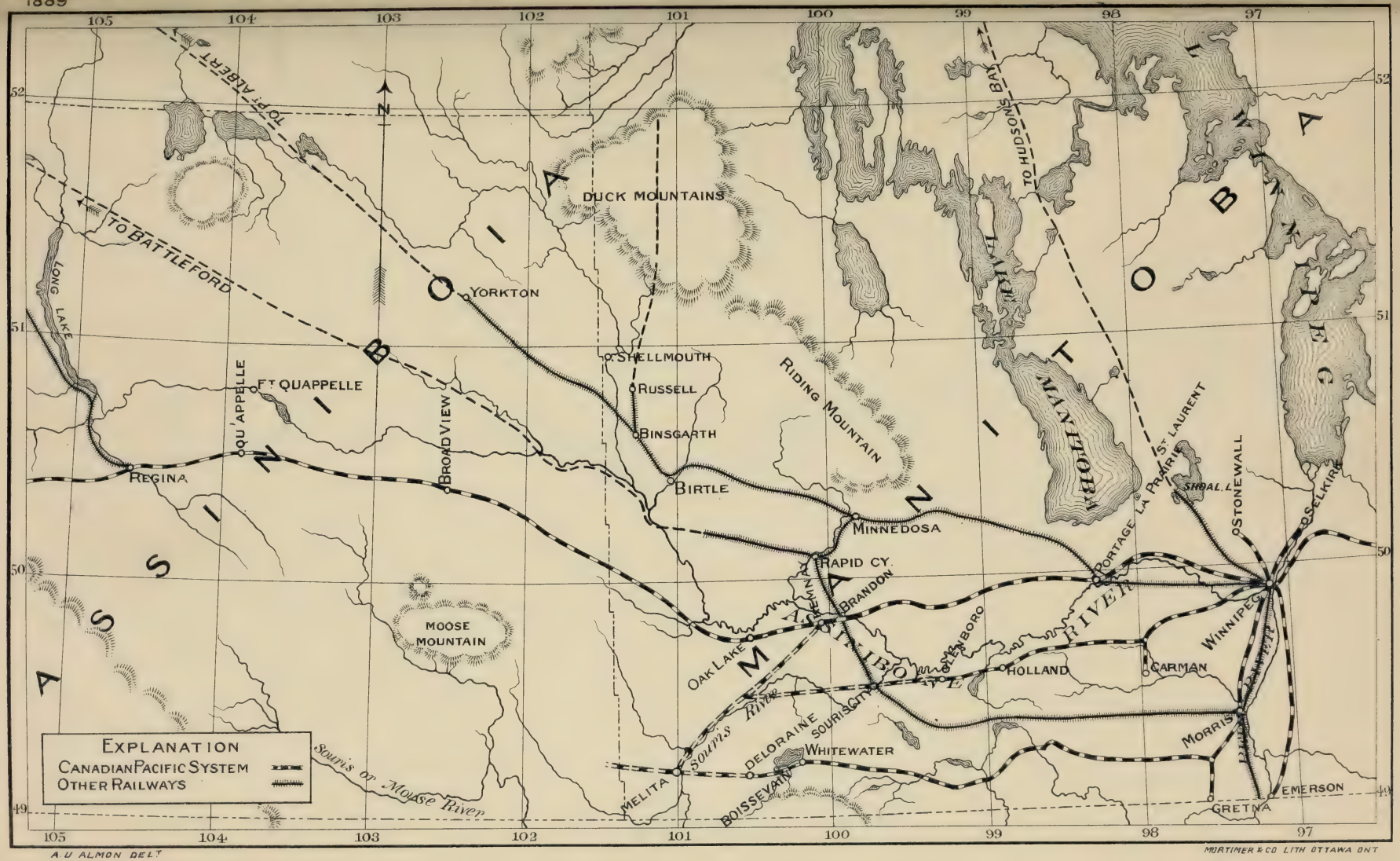
A. U. ALMON. DEL.

MORTIMER & CO. LITH. OTTAWA, ONT.



A. U. ALMON DELT

MORTIMER & CO LITH OTTAWA ONT


105
104
103
102
101
100
99
98
97
52
51
50
49
N
TO FT. ALBERT
TO BATTLEFORD
TO HUDSONS BAY
LONG LAKE
REGINA
QU'APPELLE
FT. QUAPPELLE
BROADVIEW
YORKTON
DUCK MOUNTAINS
SHELLMOUTH
RUSSELL
BINSGARTH
BIRTLE
RIDING MOUNTAIN
MINNEDOSA
RAPID CY.
BRANDON
OAK LAKE
MOOSE MOUNTAIN
ASSINIBOINE
ASSINIBOINE RIVER
MANITOBA
LAKE MANITOBA
ST. LAURENT
SHOAL L.
STONEWALL
SELKIRK
PORTAGE LA PRAIRIE
WINNIPEG
HOLLAND
CARMAN
MORRIS
EMERSON
GRETNA
SOURIS CITY
DELORAINE
WHITEWATER
BOISSEVAIN
MELITA
Souris River
Souris or Moose River
EXPLANATION
CANADIAN PACIFIC SYSTEM
OTHER RAILWAYS
A. U. ALMON DEL.T
MORTIMER & CO. LITH. OTTAWA ONT.

DIAGRAM

Shewing the Canals on the *St LAWRENCE RIVER.* between

MONTREAL AND PRESCOTT.

Total Canal Navigation	43 5/8	*Miles*
" *River* "	75 3/8	"
" *Prescott to Montreal*	119	"

MORTIMER & CO LITH OTTAWA ONT.

ANNEXES.

ANNEXE No. 1.

ETAT indiquant les sommes dépensées par le ministère des chemins de fer et canaux, Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.
CANAUX.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Lachine	76,032 96	22,957 71	54,110 67
do —Revenu	972 71		
Cornwall	163,993 85	58,205 26	17,890 55
Williamsburgh	59,867 26	8,794 61	7,485 28
Beauharnois—Revenu	10,993 52	14,982 54	20,019 11
Saint-Laurent	18,493 92		
Welland	44,494 56	77,547 77	113,587 05
do approfondir à 14 pieds	179,468 76		
do terrain et dommages	2,909 50		
do déversoirs et digues, Dunnville—Revenu	15,500 83		
do digues en amont et en aval de Dunnville—Rev.	760 00		
do réparation de superstructure, jetée de la Pointe Dalhousie—Revenu	13,721 63		
" pont à Chippewa—Revenu	9,861 33		
" const. d'un pont à la trav. de l'alimentation–Rev.	3,960 01		
Sault Sainte-Marie	34,018 95		
Sainte-Anne	24,786 33	1,730 79	2,569 22
Carillon	137 10	10,135, 66	22,098 88
Grenville	161 07		
Culbute	17,112 01	116 53	1,050 00
Rideau—Revenu	6,665 22	18,106 36	33,801 77
Trent	47,592 13	5,935 94	3,242 05
do —Revenu	29,677 92		
Murray	215,326 46		
Saint-Ours—Revenu	17,964 45	2,002 63	2,421 14
Chambly do	51,437 87	19,392 18	19,679 22
Saint-Pierre do	500 00	353 38	3,085 29
Tay	89,486 18		
Arbitrages et jugements—Revenu	4,121 31		
Dragueur à vapeur—Revenu	900 00	1,999 79	
Levées hydrographiques—Revenu	4,857 06		
Divers	213 50		
Appointements et dépenses imprévues, bureau du canal	.....	.....	*3,207 85
Total, canaux	1,145,988 40	242,261 15	304,248 08
CHEMINS DE FER.			
Pacifique	87,134 47		
Intercolonial	656,338 43	.....	3,153,928 69
do Prolongement-Est	34,235 73	.....	90,719 04
do Embranchement de Windsor	.....	.....	20,856 50
Ile du Prince-Edouard	.....	.....	247,559 44
Cap-Breton	1,083,276 60		
Annapolis et Digby	9,847 27		
Oxford et New-Glasgow	841,942 97		
Levées hydrographiques—Revenu	15,991 70		
Statistique—Revenu	560 94		
A reporter	.....	.....	.....

* Dépense, du 1er juin 1889.

ETAT indiquant les sommes dépensées par le ministère des chemins de fer et canaux, Canada, etc.—*Fin.*

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	.....	.....	.....
CHEMINS DE FER—*Fin.*			
Subventions	846,721 83		
Cie du chemin de fer Albert (emprunt)	176 62		
Cie du pont de Frédéricton et Sainte-Marie (emprunt)	25,053 00		
Total, chemins de fer	3,501,279 56	.....	3,513,063 67
Total, chemins de fer et canaux	4,747,267 96	242,261 15	3,817,311 75

Totale de la somme dépensée $8,806,840 86

LEONARD SHANNON,
Comptable.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
31 décembre 1889.

ANNEXE

ETAT des sommes dépensées pour la construction et

(*Réparations*

NOTE.—Quelques-uns des items contenus dans les états suivants ont été

Par qui dépensées.	Exercice terminé le 30 juin.	Canal Lachine.	Canal Beauharnois.
		$ cts.	$ cts.
Gouvernement impérial	Jusqu'au 30 juin 1867	40,000 00	.....
Gouvernement provincial		2,547,532 85	1,611,424 11
Gouvernement fédéral	1868	1,852 70	63,193 75
do	1869	2,000 00	55 00
do	1870	.....	27 50
do	1871	12,231 40	.....
do	1872	36,708 15	27 50
do	1873	42,982 49	5,122 50
do	1874	158,618 35	26 00
do	1875	197,420 52	36 00
do	1876	327,769 39	.....
do	1877	1,439,375 73	.....
do	1878	1,484,619 63	.....
do	1879	958,053 30	.....
do	1880	369,566 74	266 15
do	1881	292,165 51	.....
do	1882	255,799 99	.....
do	1883	398,356 64	6,727 44
do	1884	188,266 18	3,277 98
do	1885	111,215 23	7,999 79
do	1886	210,509 42	8,491 80
do	1887	41,754 11	3,633 57
do	1888	27,410 72	14,411 97
do	1889	77,005 67	10,993 52
Total	.....	9,221,214 72	1,735,714 58

N° 2.

l'agrandissement des canaux du Canada, jusqu'au 30 juin 1889.

non comprises.)

classifiés de nouveau, de façon à les faire concorder avec les comptes publics.

Canal Cornwall.	Canaux du Saint-Laurent. — Non réparties.	Canaux de Williamsburg.	Saint-Larent. — Remorqueur à mancelle et amélioration de la navigation.	Levées hydrographiques, Saint-Laurent et canaux.	Canal Welland.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
.....	.....	.....	.....	.....	222,220 00
1,933,152 69	116,821 31	1,320,655 54	.....	.....	7,416,019 83
2,786 60	.....	.....	.....	.....	12,097 84
10,692 04	.....	.....	.....	.....	43,486 36
17,780 05	.....	.....	.....	.....	22,173 72
7 50	.....	.....	.....	.....	48,569 10
10,000 21	.....	1,077 00	.....	.....	59,702 76
1,011 75	.....	.....	.....	33,241 69	130,158 47
.....	.....	.....	.....	26,541 30	746,420 61
1,780 00	.....	.....	.....	20,611 36	1,047,119 91
.....	.....	.....	28,500 00	21,715 47	1,570,178 19
49,211 37	.....	.....	28,064 67	19,312 64	2,199,962 61
145,015 45	.....	.....	1,623 76	3,946 70	2,138,392 99
143,092 05	.....	.....	.....	9,265 77	1,552,697 41
109,454 95	.....	.....	623 52	8,591 04	1,252,924 75
53,948 14	.....	.....	6,927 96	.....	1,249,536 56
44,587 61	.....	.....	28,933 45	.....	617,066 97
21,728 93	.....	13 19	44,874 31	.....	555,412 32
23,018 13	.....	2,473 44	89,846 03	.....	432,336 21
78,333 86	.....	103,237 12	115,110 17	.....	469,655 59
64,781 78	.....	149,835 71	116,051 73	.....	216,739 75
46,966 43	.....	115,853 00	74,437 31	.....	1,074,902 54
67,945 74	.....	71,741 96	56,482 85	.....	440,461 80
163,993 85	.....	59,867 26	.....	18,493 92	269,714 01
2,989,288 53	116,821 31	1,824,754 22	591,475 76	161,719 89	23,787,950 30

ANNEXE

État indiquant les sommes dépensées pour la construction et

(*Réparations*

Par qui dépensées.	Exercice terminé le 30 juin.	Ecluse Sainte-Anne	Canaux Carillon et Grenville.	Ecluse de la Culbute.	Canal Rideau.	Canal Chambly.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gouvernement impérial....	Jusq. 30 juin 1887.	.....	.....	.....	3,911,701 47	.....
Gouvernement provincial...		134,456 51	63,053 64	.....	153,062 60	634,711 76
Gouvernement fédéral.....	1868	.....	19,817 22	.....	7,298 12	.....
do	1869	.....	.....	.....	.....	.....
do	1870	.....	4,167 96	.....	13 16	.....
do	1871	.....	23,119 37	.....	11,732 98	2,839 85
do	1872	1,939 46	165,257 28	.....	4,967 50	1,906 40
do	1873	540 11	136,250 48	835 53	18,070 97	759 00
do	1874	12,753 27	245,258 38	38,388 99	5,793 16	2,810 00
do	1875	32,627 71	339,864 76	63,659 29	9,310 85	2,415 00
do	1876	24,935 85	326,203 16	76,842 44	2,163 96	.....
do	1877	30,003 08	245,738 04	56,081 87	214 11	80 00
do	1878	14,618 85	22,676 20	5,933 53	.....	.....
do	1879	22,113 02	243,141 24	20,694 19	7,703 88	.....
do	1880	3,054 68	281,514 27	16,688 20	.....	.....
do	1881	69,042 76	336,707 53	4,721 62	133 50	.....
do	1882	193,158 36	433,084 39	29,567 15	.....	31,796 41
do	1883	172,959 95	433,575 10	14,249 60	70 65	21,332 36
do	1884	142,006 25	399,267 16	8,151 16	4,597 50	41,640 77
do	1885	93,679 57	157,187 72	19,071 76	2,098 76	21,049 23
do	1886	129,681 67	105,048 24	26,385 27	550 00	14,547 27
do	1887	51,330 18	20,747 11	7,760 88	20,823 96	17,911 17
do	1888	20,283 14	38,996 29	7,573 99	18,889 48	65,536 64
do	1889	24,786 33	298 17	17,112 01	6,665 22	51,437 87
Total.....	.....	1,173,970 75	4,040,973 71	413,717 48	4,185,861 83	910,773 73

N° 2.—*Fin.*

l'agrandissement des canaux du Canada, etc.—*Fin.*

non comprises.)

Canal Saint-Pierre	Levées hydrographiques, canal de la Baie-Verte.	Canal Murray.	Canal Trent.	Canal Tay.	Canal du Sault Ste-Marie.	Ecluse Saint-Ours.	Total.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,173,921 47
156,523 32	.....	.....	309,371 31	.....	.....	121,537 65	16,518,323 12
21,519 72	.....	400 00	.....	.....	.....	.....	128,965 35
70,719 80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	126,953 20
46,193 57	.....	.....	.....	.....	.....	.....	90,355 96
.....	17,929 34	.....	.....	.....	.....	.....	116,429 54
.....	6,399 41	.....	.....	.....	.....	.....	287,985 67
.....	14,943 83	.....	.....	.....	.....	.....	383,916 82
.....	4,018 90	.....	.....	.....	.....	.....	1,240,628 96
20 97	443 00	.....	.....	.....	.....	.....	1,715,309 37
11,125 00	110 75	.....	.....	.....	.....	.....	2,389,544 21
63,330 18	22 30	.....	.....	.....	.....	.....	4,131,396 60
26,511 51	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,843,338 62
107,337 75	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,064,098 61
80,120 54	.....	.....	561 50	.....	.....	.....	2,123,366 34
69,434 76	520 00	.....	.....	.....	.....	.....	2,083,138 34
484 00	.....	7,135 63	5,836 51	748 65	.....	.....	1,648,199 12
.....	.....	84,071 68	50,070 82	4,831 80	.....	17,230 32	1,825,505 11
2,471 40	.....	118,187 43	126,592 48	50,878 12	.....	5,279 17	1,638,289 41
16,820 15	.....	148,902 66	121,382 84	92,473 97	.....	4,700 64	1,562,919 06
2,316 85	.....	179,704 52	75,103 30	65,561 51	.....	.....	1,365,308 82
1,837 75	.....	142,563 66	179,541 63	49,617 92	.....	.....	1,849,681 22
.....	.....	146,754 37	114,879 35	54,166 57	8,145 06	.....	1,153,679 93
500 00	.....	215,326 46	77,270 05	89,486 18	34,018 95	17,964 45	1,134,933 92
677,267 27	44,387 53	1,043,046 41	1,060,609 79	407,764 72	42,164 01	166,712 23	54,596,188 77

ANNEXE N° 3.

ETAT indiquant les subventions votées aux chemins de fer sous-mentionnés, et les versements opérés sur ces subvent., au 30 juin 1889

Subventions votées.		Chemins de fer.	Paiements.						Total jusq. 30 juin 1889.
En vertu de quelle loi.	Montant.		1883-84.	1884-85.	1885-86.	1886-87.	1887-88.	1888-89.	
	$ cts.		$	$	$	$	$ cts.	$ cts.	$ cts.
45 V., chap. 25..	156,800 00	International, Québec	144,000				8,960 00		152,960 00
46 do 14..	384,000 00	Québec et Lac Saint-Jean, Québec	32,000	37,027	186,745	202,219	232,013 00	19,911 00	709,915 00
46 do 25..	80,000 00								
48-9 do 59..	96,000 00								
49 do 10..	186,295 00								
50-1 do 24..	28,800 00								
51 do 3..	96,000 00								
46 do 25..	89,600 00	Napanee, Tamworth et Québec, Ontario	32,000	57,600					89,600 00
49 do 10..	70,000 00								
50-1 do 24..	12,800 00								
52 do 3..	32,000 00								
47 do 8..	272,000 00	Pontiac et Jonction du Pacifique, Québec		49,090	41,000	60,580	24,158 00		174,828 00
46 do 25..	115,200 00	Caraquet, N.-B.		32,000	76,800	61,200	40,050 00	13,950 00	224,000 00
47 do 8..	76,800 00								
50-1 do 24..	32,000 00								
47 do 8..	32,000 00	Grand-Nord, Québec		25,088					25,088 00
49 do 10..	57,600 00								
52 do 3..	22,400 00								
47 do 8..	48,000 00	Kingston et Pembroke, Ontario		48,000					48,000 00
45 do 14..	660,000 00	Nord et Jonction du Pacifique, Ontario		154,440	1,051,590	78,370			1,284,400 00
46 do 25..	660,000 00								
47 do 8..	128,000 00	Nord et Occidental, N.-B.			128,000	18,200	159,400 00	6,300 00	311,900 00
48-9 do 59..	19,200 00								
49 do 10..	32,000 00								
48-9 do 59..	140,800 00								
47 do 8..	211,200 00	Québec-Central, Québec			60,342				60,342 00
Rayé par 51 Vic., chap. 3	150,858 00								
	60,342 00								
48-9 do 59..	72,000 00	Montréal et Sorel, Québec			64,972	4,950			69,922 00
48-9 do 59..	30,000 00	Montréal et Jonction de Champlain, Québec			30,000		16,400 00	36,700 00	83,100 00
50-1 do 24..	64,000 00								
46 do 25..	38,400 00	Elgin, Petitcodiac et Havelock, N.-B.			38,400				38,400 00
51 do 3..	44,252 82								
47 do 8..	22,400 00	Saint-Louis et Richibouctou, N.-B.			22,400				22,400 00

48-9	do	59..	96,000 00	Canada-Atlantique, Ontario..			48,480	44,384		9,491 20	102,355 20
49	do	10..	38,400 00								
47	do	6..	750,000 00	Esquimalt et Nanaïmo, C.-B..			422,520	327,480			750,000 00
47	do	8..	96,000 00	Erié et Huron. Ontario				96,000			96,000 00
46	do	25..	320,000 00	Baie-des-Chaleurs, Québec				250,000	50,300 00	75,200 00	375,500 00
47	do	8..	300,000 00								
52	do	3..	320,000 00								
48-9	do	59..	118,400 00	N.-Brunswick et Prince-Edouard, N.-B				97,440	16,000 00		113,440 00
50-1	do	24..	217,600 00	Saint-Laurent, Basses Laurentides et Saguenay, Québec				64,430	28,383 00		92,813 00
49	do	10..	11,200 00	L'Assomption, Québec				11,200			11,200 00
49	do	10..	32,000 00	Grand-Oriental, Québec				19,200			19,200 00
50-1	do	24..	96,000 00								
47	do	8..	160,000 00	Irondale, Bancroft et Ottawa, Ontario				15,000			15,000 00
49	do	10..	96,000 00	Bouctouche et Moncton, N.-B.				40,480	20,573 57		61,053 57
50-1	do	24..	6,400 00								
47	do	8..	51,200 00	Albert-Southern, N.-B				1,000	18,428 57	1,387 06	20,815 63
48-9	do	59..	65,200 00	Colonisation du Lac Témiscamingue, Québec				14,400	3,000 00	9,000 00	26,400 00
50-1	do	24..									
49	do	10..	38,400 00	Joggins, N.-E					26,138 78		26,138 78
50-1	do	24..	4,000 00								
45	do	14..	240,000 00	Témiscouata, N.-B					249,684 00	163,216 00	412,900 00
48-9	do	58..	258,000 00								
52	do	3..	100,000 00								
48-9	do	59..	44,800 00	Leamington et Sainte-Claire, Ontario					32,000 00	19,200 00	51,200 00
50-1	do	24..	6,400 00								
49	do	10..	16,000 00	Toronto, Grey et Bruce, Ontario					14,656 00		14,656 00
50-1	do	24..	22,400 00	Dominion Lime Co., Québec					11,840 00	3,520 00	15,360 00
49	do	10..	256,000 00	Pacifique-Ouest et Pacifique, Ontario					60,000 00	800 00	60,800 00
50-1	do	24..	96,000 00	Comté de Drummond, Québec					15,057 00	13,815 00	28,872 00
48-9	do	59..	128,000 00	Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie, Ont.						45,000 00	45,000 00
49	do	10..	32,000 00	Montréal et Lac Maskinongé, Québec						19,700 00	19,700 00
50-1	do	24..	54,400 00	Norfolk-Sud, Ontario						54,400 00	54,400 00
50-1	do	24..	51,200 00	Jonction de Guelph, Ontario						46,000 00	46,000 00
48-9	do	59..	22,400 00	Belleville et Hastings-Nord, Ontario						21,888 00	21,888 00
49	do	10..									
49	do	10..	108,800 00	Hereford, Québec						63,900 00	63,900 00
52	do	3..	48,000 00								
50-1	do	24..	118,400 00	Lac Erié, Essex et Rivière Détroit, Ontario						106,500 00	106,500 00
50-1	do	24..	96,000 00	Jonction de Beauharnois, Québec						54,650 00	54,650 00
50-1	do	24..	38,400 00	Sainte-Catherine et Niagara-Central, Ontario						26,640 00	26,640 00
52	do	3..	30,000 00	Cie du pont de chemin de fer Frédéricton et Sainte-Marie, N.B.						30,000 00	30,000 00
50-1	do	24..	9,600 00	Embranchement de Harvey, N.-B						5,553 57	5,553 57
					208,000	403,245	2,171,249	1,406,533	1,027,041 92	846,721 83	6,062,790 75

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 31 décembre 1889.

LEONARD SHANNON,
Comptable.

ANNEXE No. 4.

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET GÉRANT GÉNÉRAL,
OTTAWA, 1er octobre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport sur les progrès faits dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1889, et jusqu'à cette date, sur les chemins de fer confiés à ma charge, en exploration, de même que sur ceux en voie de construction.

LIGNE COURTE HARVEY-SALISBURY.

Depuis la station de Harvey, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, jusqu'à un raccordement avec le chemin de fer Intercolonial, près de la station des moulins de Berry.

Environ 115 milles en exploration.

Au commencement de l'été je reçus instruction de faire une exploration de la ligne projetée de chemin de fer depuis la station d'Harvey, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, *via* Frédéricton, jusqu'à un point sur le chemin de fer Intercolonial à quelques milles au nord ou à l'ouest de Moncton. Je devais avoir toujours en vue de trouver la ligne la plus courte, la meilleure et la moins dispendieuse que le pays pouvait offrir. M. Vernon Smith, ingénieur de grande expérience, fut choisi pour diriger les explorations, et son personnel devait sa composer de trois partis d'explorateurs, chacun sous la conduite d'un ingénieur capable et digne de confiance, et à cette fin l'on a choisi M. Maxwell, M. Walsh et M. Houghton, comme étant ceux qui consacreraient leur habileté et leur énergie au tracé de la meilleure ligne à trouver entre les deux points désignés. Ils entrèrent en campagne en juin, et commencèrent à tracer une ligne d'essai dans le but d'améliorer l'exploration faite par MM. Brown et Bright dans l'été de 1885. Jusqu'à présent leurs efforts ont été couronnés de succès. Ils ont terminé d'un bout à l'autre leur exploration préliminaire, et elle indique qu'ils ont considérablement raccourci la distance relevée par l'ancienne exploration, sans nullement augmenter la quantité des travaux à faire. Ils ont exploré le pays plus complètement qu'en 1885, et ils ont trouvé que bien que la route indiquée par MM. Brown et Bright ait été en général bien choisie, le pays demandait un examen plus approfondi qu'ils ne pouvaient en faire durant cette saison. J'ai tout espoir que la ligne, lorsqu'elle sera tracée entre la station d'Harvey, sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick et Moncton, sur le chemin de fer Intercolonial, *via* Frédéricton, aura environ 32 milles de moins que la route *viâ* Saint-Jean.

Le tracé est en voie d'exécution, M. Maxwell ayant fait le tracé sur environ 24 milles à partir de la station d'Harvey en allant vers Frédéricton, indiquant une ligne très favorable ; M. Walsh a fait le tracé sur 20 milles, depuis le pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Jean à Frédéricton, en allant vers Moncton, et a obtenu de bons résultats ; et M. Houghton a fait le tracé d'environ 25 milles entre Salmon Arm et Moncton. Cette dernière section indique une ligne plus difficile à construire que je m'y attendais ; néanmoins, la somme d'ouvrage n'y est cependant pas trop forte. M. Smith m'informe qu'il espère terminer tous les travaux de campagne avant la fin d'octobre, et dès lors l'on commencera et l'on poussera vigoureusement la préparation des plans, des coupes et du devis, afin de me permettre de faire mon rapport sur ces travaux vers la fin de l'année ou très peu de temps après.

CHEMIN DE FER D'OXFORD ET NEW-GLASGOW.

En construction—72 milles.

L'été de 1888, dans la Nouvelle-Ecosse, a été si défavorable pour la poursuite des travaux de construction de chemins de fer, que les travaux sur cette ligne n'ont pas été poussés aussi rapidement qu'on l'espérait. Les fortes pluies continuelles, pendant toute la saison, ont nui au progrès des travaux, surtout sur les contrats où il y avait de forte argile collante. En conséquence, les travaux se ralentirent, et les entre-

preneurs parurent ne pas trop savoir quelle ligne de conduite tenir. De bonne heure, cette année, ils organisèrent une faible équipe sur les sections à l'ouest du chemin de Mingo, et, pendant quelques temps, les travaux se traînèrent tranquillement. En juillet, le nombre d'hommes fut augmenté, et l'on s'efforce de terminer les travaux cette année. J'espère qu'on réussira, les principaux travaux qui restent à faire étant la construction d'un pilier en maçonnerie sous le pont de la rivière Wallace, et le piliers servant de pivot au pont du havre de Pugwash. Ces travaux devraient être terminés en très peu de temps, s'ils sont poussés, à l'avenir, avec habileté et vigueur. Avec diligence convenable, ils auraient dû être terminés depuis longtemps.

Sur la section située entre la Pointe Brown et le chemin de Mingo, 28 milles, la voie est posée, et une couche de ballast a été posée sous la voie d'un bout à l'autre, et les entrepreneurs sont maintenant occupés à poser la dernière couche. Le clôturage est assez avancé, et les bâtiments des gares sont presque terminés.

Le contrat pour la pose de la voie et le ballastage des sections à l'ouest du chemin Mingo jusqu'à Oxford, y compris l'embranchement de Pugwash, en tout environ 41½ milles, a été récemment accordé à MM. Gray, McManus, Trites et Cie, les entrepreneurs de la section du chemin située entre la Pointe Brown et le chemin de Mingo. Sur la section située entre le chemin de Mingo et Oxford, MM. McDonald et O'Brien avaient posé environ 4½ milles de voie, ce qui laissait environ 37 milles de rails à poser par MM. Gray, McManus, Trites et Cie. On croit que le ballast pour cette section devra être transporté d'Oxford, situé à l'extrémité ouest de la section, et de Scotsburn, situé à 18 milles à l'est de l'extrémité est. Le transport est passablement long, mais ce sont, autant qu'on peut s'en assurer, les seuls endroits de la ligne où l'on puisse se procurer des matériaux convenables.

Ces entrepreneurs ont commencé les travaux et ont posé 4 milles de lisses, laissant une balance de 33 milles à poser; et l'on espère que la voie sera posée, cette saison-ci, sur tout le parcours de la ligne. Les bâtiments des gares sur les sections à l'ouest du chemin Mingo, sous contrat avec MM. Rhodes, Curry et Cie, sont en voie de construction, et l'on espère, avec confiance, qu'ils seront bientôt terminés, environ 50 pour 100 des travaux ayant été faits. Tous les puits pour le service de l'eau sont en voie de creusement par MM. McDougall et Giles, qui commencèrent les travaux de creusement il y a peu de temps.

Les superstructures en acier des ponts, sur les diverses rivières, sur la section située à l'ouest du chemin Mingo, sont livrées sur les lieux. Toutes les plus grandes travées, données à l'entreprise, devront être construites par la *Dominion Bridge Company*, de Lachine, et les six travées de 20 pieds, par M. Macpherson, d'Oxford. Les partis de constructeurs sont arrivés sur les travaux et sont actuellement à construire le pont de la rivière Waugh, de 125 pieds d'ouverture. Les travaux de construction de ces ponts ne devraient exiger que très peu de temps.

Voici une liste des entrepreneurs des divers travaux à construire sur ce chemin :—

1. MM. Gray, McManus, Trites et Cie, pour la construction de la section située entre la Pointe Brown et le chemin de Mingo, 28 milles.

2. MM. Stewart et Jones, pour le nivellement, la maçonnerie des ponts et ponceaux, le clôturage, etc., sur la section située entre le chemin Mingo et Wallace, 18 milles.

3. MM. McDonald et O'Brien, pour le nivellement, la maçonnerie des ponts et ponceaux, le clôturage, etc., sur la section de Wallace à Oxford, 20 milles.

4. MM. McDonald et O'Brien, pour la construction (excepté les bâtiments) de la section située entre Oxford et la jonction d'Oxford, 3 milles.

7. Donald Sutherland, pour le nivellement, la maçonnerie des ponts et ponceaux, et le clôturage, etc., sur l'embranchement de Pugwash, depuis la jonction de Pugwash jusqu'au havre de Pugwash, 4 milles.

6. MM. McDonald et Giles, pour le nivellement, la maçonnerie des ponts et ponceaux, le clôturage, etc., depuis le havre de Pugwash jusqu'au quai de Pugwash, 1 mille.

7. MM. McDonald et Giles, pour la construction du quai à Pugwash.

8. MM. Rhodes, Curry et Cie, pour la construction des bâtiments des gares, de réservoirs, etc., entre le chemin de Mingo et la jonction d'Oxford, y compris l'embranchement de Pugwash.

9. La *Dominion Bridge Company*, pour la construction des superstructures en acier de tous les ponts de plus de 20 pieds de travée, sur la section située entre le chemin Mingo et Oxford.

10. MM. A. McPherson et Cie, pour la construction des six ponts en poutres de fer de 20 pieds de travée.

11. MM. McDougall et Giles, pour la construction des puits pour le service d'eau sur toute la ligne.

13. MM. Gray, McManus, Trites et Cie, pour le ballastage et le posage de la voie entre le chemin Mingo et Oxford.

13. Richard Black et Archibald Campbell, 100,000 traverses pour la section à l'ouest du chemin Mingo.

Le matériel roulant qui suit a été acheté et livré pour ce chemin :—

6 locomotives, *Canadian Locomotive Company*,
4 do *Manchester Locomotive Company*,
50 wagons fermés, James Harris et Cie,
10 do munis d'appareils de chauffage Eastman, James Harris et Cie,
22 do James Crossen,
6 wagons à bestiaux, James Crossen,
10 wagons-plateformes, James Crossen,
2 fourgons de conducteurs, James Crossen,

et des contrats sont sur le point d'être faits pour la balance du matériel roulant nécessaire, savoir :—

6 voitures de 1re classe,
8 voitures de 2e classe,
4 wagons à bagages et fumoirs,
3 wagons-poste,
68 wagons fermés.
140 wagons-plateformes,
6 fourgons de conducteurs,
2 chasse-neige,
2 flangers.

Le matériel roulant se composera de :—

10 locomotives,
6 voitures de 1re classe,
8 voitures de 1re classe,
4 voitures à bagages et fumoirs,
3 wagons-poste,
150 wagons-plateformes.
150 wagons fermés,
6 wagons à bestiaux,
8 fourgons de conducteurs,
2 chasse-neige,
2 flangers,

On a fourni une quantité suffisante de rails, 7,000 tonnes, avec attaches, pour toute la ligne.

On a l'intention de poser toute la voie et de la ballaster cette saison, si c'est possible. On croit que tous les travaux, lorsqu'ils seront terminés, seront très solides et durables.

CHEMIN DE FER DU CAP-BRETON.

Cette ligne s'étend depuis la Pointe Tupper, sur la rive du Cap-Breton du détroit de Canso, jusqu'à Sydney et Sydney-Nord. Elle a 98 milles de long.

Le quai à la Pointe Tupper est terminé depuis quelque temps. Il a remarquablement bien soutenu l'effort des glaces, ayant à peine reçu une égratignure. Une partie de ce quai a été construite par M. O'Donohue, et l'autre par MM. Isbester et Reid.

La section du chemin situé entre la Pointe Tupper et les Grand Narrows est en voie de construction par MM. Isbester et Reid. Le nivellement des premiers 35 milles, excepté une tranchée dans l'argile à Orangedale, qui sera terminée vers la fin du présent mois, peut être considéré comme pratiquement terminé, et les travaux de la pose des rails et du ballastage sont en voie de construction, les entrepreneurs y ayant deux locomotives et vingt et un wagons à l'ouvrage, et 15 milles environ de rails sont posés. Sur la partie qui reste de cette section, on pousse le nivellement et il est avancé. Le terrain se compose en grande partie d'une argile très dure, qui, lorsqu'elle est saturée d'eau, devient une espèce de vase qui coule, glisse dans les tranchées et les remblais, emportant tout devant elle. C'est une matière qui ne

reste pas dans les remblais parce qu'elle glisse en boue en dehors des lignes ordinaires des talus, et elle est dangereuse à employer près des structures en maçonnerie; et dans certains cas il a été nécessaire pour cette raison de la gaspiller et emprunter une substance plus sèche pour placer autour de ces constructions. Il faudra compléter quelques forts remblais avec des matériaux à prendre dans les fosses d'emprunt. Les entrepreneurs se proposent de faire ces remblais avec des matériaux transportés d'une certaine distance par les trains, vu que l'argile qu'ils pouvaient obtenir dans le voisinage immédiat est très dure et dispendieuse à travailler, outre qu'elle est d'une nature si incontrôlable qu'elle sort des remblais et se trouve perdue. Il faudra nécessairement construire des viaducs temporaires en bois à ces endroits, pour en jeter les matières qui formeront les remblais. Comme on franchira ces endroits où seront situés ces remblais sur des viaducs en bois temporaires, ils ne retarderont pas la pose de la voie; mais une grande tranchée dans du gypse, à quelques quatre milles des Grand Narrows, ne sera probablement pas terminée avant décembre, et s'il en est ainsi le ballastage sera à peine terminé cette saison.

Un grand nombre de tuyaux en fonte de 3 pieds ont été introduits et sont posés dans un lit de ciment qui les recouvre d'une couche de 12 pouces d'épaisseur, les extrémités étant proprement finies dans une bonne et solide maçonnerie. Ces tuyaux forment un excellent passage pour les eaux dans un tel pays, et je considère que c'est un ouvrage excellent et durable. La plupart de la maçonnerie des ponts est terminée. Tous les viaducs en fer, et il y en a de très grands, sont terminés, et les superstructures en acier des ponts sont pour la plupart montées. Le hangar aux marchandises sur le quai de la Pointe Tupper est presque fini, et les fondations de la gare aux voyageurs et de la remise des locomotives sont en voie de construction. Il n'a encore été rien fait pour aucune autre des gares.

MM. Reid et Isbester sont à construire le pont sur les Grand Narrows. Ce sera une construction en acier de six travées de 242 pieds chacune, et un pont tournant de 245 pieds, ce qui donne une longueur totale de 1697 pieds. Les piles et les culées sont en maçonnerie massive. La profondeur de l'eau sur 1,200 pieds de la ligne du pont est de 75 pieds. M. Reid surveille ces travax. C'est un bon organisateur, qui est parfaitement au fait de sa besogne. Sur les 9,000 verges cubes de pierre nécessaire à cette structure, environ 8,000 ont été livrées sur l'emplacement du pont, et une grande quantité de ciment de Portland est à l'abri aux Grand Narrows. La culée du côté ouest des Narrows est terminée. Elle repose sur une fondation en pilotis. Les caissons de quatre des piles sont en place et la maçonnerie est construite dans trois d'entre eux jusqu'à environ 3 pieds du niveau du pont, et environ 40 pieds de maçonnerie sont construits dans le quatrième. Deux autres caissons sont en voie de construction, dans l'un desquels on commence à construire la maçonnerie. Tous les pilots nécessaires à ces travaux sont sur les lieux, ainsi que le bois imbibé à la créosote, et la superstructure en acier est en voie de construction aux ateliers de la *Dominion Bridge Co.*, à Lachine. L'organisation de M. Reid est si complète et l'habileté et l'attention qu'il donne à son ouvrage sont si parfaites que je ne vois aucune difficulté à ce qu'il finisse le pont cette année.

La construction de la section du chemin située entre les Grand Narrows et Sydney et Sydney-Nord, 52½ milles de long, se fait par le gouvernement. La maçonnerie et la superstructure en acier des ponts sont terminées, excepté le pont sous la voie du chemin de fer de la Compagnie houillère à Sydney, que l'on croit pouvoir construire plus avantageusement lorsque les trains du chemin de fer de Sydney et Louisbourg auront cessé de circuler pour la saison. Le nivellement d'un bout à l'autre est tellement avancé qu'il ne nuira pas à la pose des rails, qui est actuellement à se faire, et qu'on a intention de pousser avec vigueur jusqu'à son achèvement. Il y a maintenant 25 milles de rails posés, et on espère que la pose des rails et une couche de ballast seront terminées cette saison. Les gares, la remise à locomotives et le service d'eau sont très avancés. M. J. F. Teed est à les construire et fait de grands progrès.

Voici une liste des entrepreneurs des divers travaux relatifs à la construction de ce chemin de fer :—

1. MM. O'Donohue et Kennedy, pour la partie sud du quai de la Pointe Tupper.

2. MM. Isbester et Reid, pour la partie nord du quai de la Pointe Tupper.

3. MM. Isbester et Reid, pour la construction de la section ouest, de la Pointe Tupper aux Grand Narrows.

4. MM. Sims et Slater, pour la construction de la section est, des Grand Narrows à Sydney et Sydney-Nord.

5. MM. McDonald et Moffatt, pour le quai à Sydney.

6. MM. Isbester et Reid, pour la construction du pont aux Grand Narrows.

Le matériel roulant a été acheté et délivré pour ce chemin, savoir :—

8 locomotives, 25 wagons fermés ;
85 wagons-plateformes,

et des contrats sont sur le point d'être faits pour la balance du matériel roulant nécessaire, savoir :—

5 voitures de 1ère classe, 20 wagons à bestiaux,
6 voitures de 2ème classe, 4 fourgons de conducteurs,
3 voitures à bagages et fumoirs, 2 chasse-neige,
3 wagons-poste, 2 *flangers.*
75 wagons fermés,

Le matériel roulant se composera donc de :—

8 locomotives, 20 wagons à bestiaux,
5 voitures de 1ère classe, 85 wagons-plateformes,
6 voitures de 2ème classe, 4 fourgons de conducteurs,
3 voitures à bagages et fumoirs, 2 chasse-neige,
3 wagons-poste, 2 *flangers.*
100 wagons fermés,

CHEMIN DE FER DE DIGBY ET ANNAPOLIS.

En construction—22 milles.

Cette ligne est un prolongement du chemin de fer des Comtés de l'Ouest à partir de Digby pour se raccorder au chemin de fer Windsor et Annapolis, et donner ainsi une communication ininterrompue par chemin de fer entre Yarmouth et Halifax. Cette section est familièrement connue sous le nom de " Missing Link." La construction a été commencée il y a quelques années par la Compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest, mais les fonds venant à manquer, elle suspendit les travaux. On avait fait le nivellement sur quelques milles, et subséquemment la compagnie élabora plusieurs projets dans le but de se procurer les fonds nécessaires, qui joints à une subvention en argent que leur accordait le gouvernement fédéral, leur aurait permis de continuer les travaux.

N'ayant pas réussi en cela, le gouvernement, aux termes de la convention en vertu de laquelle il avait accordé les $500,000, dépense maintenant cette somme pour la construction des 22 milles du " Missing Link," entre Digby et Annapolis.

MM. O'Neil et Campbell sont les entrepreneurs de ces travaux, le gouvernement leur fournissant les rails et les attaches. Les travaux de nivellement et de maçonnerie sont bien avancés. Les pilotis pour les fondations des ponts de la rivière à l'Ours et de la rivière du Caribou sont presque tous enfoncés, et une grande quantité de matériaux pour les clôtures et autres constructions sont délivrés sur le terrain, et ont dû être apportés de la province du Nouveau-Brunswick. Une quantité de pierre est préparée pour le béton dont doivent être construits les piles des ponts, et plusieurs des caissons en bois sont construits et prêts à être installés en place. Il reste, cependant, une forte somme d'ouvrage à faire avant que le chemin soit terminé, et bien que les rails d'acier soient délivrés à Annapolis, je n'espère pas que les rails soient posés d'un bout à l'autre avant l'été prochain ; mais avec une diligence ordinaire le chemin devrait être prêt à être livré au trafic en août 1890.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef et gérant général.

A. P. Bradley,
Secrétaire, département des chemins de fer et canaux, Ottawa.

ANNEXE No. 5.

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET GÉRANT GÉNÉRAL,
OTTAWA, 1er octobre 1889.

Tableau du nombre de milles des réseaux des chemins de fer du gouvernement en exploitation.

	Milles.
Chemin de fer Intercolonial	894
Chemin de fer de Prolongement-Est	80
Embranchement de Windsor	32
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard	211
	1.217

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre les rapports et les comptes d'exploitation des chemins de fer en activité sous mon contrôle, pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Le 3 juin 1889, la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ouvrit sa ligne directe entre Montréal, *via* Mattawamkeag, et Saint-Jean, ayant au préalable fait un arrangement avec le gouvernement fédéral en vertu duquel il devait établir un service de trains rapides entre Saint-Jean et Halifax, en faisant la correspondance avec les trains de la compagnie à Saint-Jean ; les trains " solides " ayant le privilège de circuler directement jusqu'à Halifax dans les deux sens. Ces trains entre Halifax et Saint-Jean ont en général marché très rapidement. L'addition de ce train, faisant la correspondance à Saint-Jean aux heures mentionnées par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, a nécessité un rajustement des heures d'arrivée et de départ des trains directs entre Montréal, Halifax et Saint-Jean, *viâ* Lévis, afin de donner toutes les plus grandes commodités possibles au public voyageur. Les trains directs de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, *via* Saint-Jean, partent d'Halifax à 5:50, arrivant à Montréal à 8:35 le lendemain, tandis que les trains directs sur l'Intercolonial partent à 13:35 et arrivent à Montréal le lendemain à 20:05, et *vice versa*. Les trains directs de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique partent de Montréal à 20:30 et arrivent à Halifax le lendemain à 23:30 ; tandis que le train direct de l'Intercolonial part de Montréal à 8 et arrive à Halifax à 13:55 le lendemain.

On peut s'attendre à ce qu'une partie du trafic des provinces maritimes avec Montréal, le Canada Ouest et les Etats de l'Ouest, prendra la route du chemin de fer Canadien du Pacifique *via* Saint-Jean et Mattawamkeag ; et en conséquence l'on peut prévoir une diminution dans le volume du trafic passant sur la route de l'Intercolonial *via* Lévis, et, naturellement, une diminution dans les recettes brutes du chemin de fer Intercolonial, mais il est difficile d'estimer à présent ce qu'elle sera, attendu que beaucoup dépend de la ligne de conduite qu'on adoptera relativement à cette nouvelle correspondance.

Le résultant du mouvement d'affaires de l'année pour ces chemins de fer peut s'énumérer comme suit:—

Nom du chemin de fer.	N'bre de milles en moyenne p. l'année.	—	Total.	Profit.	Perte.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.
Intercolonial	894	Recettes	2,895,364 35		
		Dépenses d'exploitat.	3,153,928 69		
				.....	258,564 34
Prolongement-Est	80	Recettes	72,436 65		
		Dép. d'exploitation..	90,719 04		
				.....	18,282 39
Embranchement de Windsor	32	Un tiers des recettes	28,372 11		
		Entretien	20,856 50		
				7,515 61	
Ile du Prince-Edouard	211	Recettes	171,369 56		
		Dép. d'exploitation..	247,559 44		
				.....	76,189 88
				7,515 61	353,036 61
					7,515 61
Total	1,217	.....	.....	.....	345,521 00

L'état qui précède n'indique pas un résultat aussi satisfaisant qu'on pourrait le désirer, mais c'est cependant une amélioration sur le résultat net des opérations de l'année précédente.

Perte dans le cours de l'année 1887–88.....$454,823 40
Perte dans le cours de l'année 1888–89..... ..... 345,521 10

Balance en faveur de 1888–89.....$109,302 30

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

L'amélioration dans le résultat net des opérations des chemins de fer de l'Etat est presque entièrement due à l'Intercolonial, la perte résultant de son exploitation ayant été de $105,093.42 de moins qu'en 1887–88. Ce résultat est en partie dû au caractère favorable de l'hiver dernier et en partie à la diminution dans la quantité de charbon transporté à des endroits situés à l'ouest de la Chaudière.

Le tableau suivant fait voir le montant total des recettes brutes, les tonnes de fret, et le nombre des voyageurs transportés chaque année, depuis le premier juillet 1867, date de l'ouverture au trafic de ce chemin comme ligne unique directe.

Années.	Moyenne de milles en exploitation.	Recettes.	Tonnes de fret transportées.	Nombre de voyageurs transportés.
		$ cts.		
1876–77	714	1,154,445 35	431,327	613,428
1877–78	714	1,378,946 78	522,710	618,957
1878–79	714	1,292,099 69	510,861	640,101
1879–80	825	1,506,298 48	561,924	581,483
1880–81	840	1,760,393 92	725,577	631,245
1881–82	840	2,079,262 66	838,956	779,994
1882–83	840	2,370,921 10	970,961	878,600
1883–84	847	2,353,647 26	1,001,163	920,870
1884–85	861	2,368,153 65	970,089	914,785
1885–86	866	2,383,200 77	1,008,545	889,864
1886–87	867	2,596,009 83	1,131,334	940,144
1887–88	886	2,912,783 85	1,275,995	996,194
1888–89	894	2,895,364 35	1,204,790	1,091,189

J'attribue la diminution des recettes brutes principalement au fait que les expéditeurs ont retenu leurs envois à et de Saint-Jean et autres points, en prévision de l'obtention de taux moins élevés de transport, lorsque la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ouvrirait sa Ligue Courte. J'attribue aussi à la même cause la diminution du charbon transporté à des endroits situés à l'ouest de la Chaudière.

Les malles d'Europe ont été débarquées à Halifax en hiver et à Rimouski, en été, comme les années précédentes, et ont été expédiées sur le chemin de fer Intercolonial par des convois spéciaux, excepté dans les cas où le steamer les débarquait peu de temps avant l'heure réglementaire du départ du train rapide régulier. La saison étant favorable, ils ont marché très rapidement. Pour la commodité des voyageurs sur ces convois spéciaux de la malle, on y attache un wagon-lit, ce qui était impossible les années précédentes, à cause du nombre limité de ces wagons que possédait cette ligne, et qui suffisait à peine pour le service régulier des trains express.

Le trafic océanique s'est bien maintenu, et soutient favorablement la comparaison avec les opérations des années précédentes. Les steamers de la malle des lignes Allan et Dominion, cependant, débarquent et expédient très peu de fret à Halifax pour des endroits et venant d'endroits situés sur et au delà de l'Intercolonial, leurs cargaisons étant, pour la plus grande partie, destinées à Montréal et à l'ouest, *via* Portland, Maine. Mais plusieurs autres lignes de steamers ont trouvé avantageux de débarquer et d'expédier leurs cargaisons, ou une bonne partie de ces cargaisons, à Halifax, pour des endroits ou venant d'endroits sur et au delà de l'Intercolonial.

Le tableau suivant indique le tonnage de ce trafic océanique débarqué et expédié à Halifax, à et de tels endroits chaque année depuis l'ouverture du chemin de fer comme ligne directe:—

Allant à l'est.		Allant à l'ouest.	
Année.	Tonnes.	Année.	Tonnes.
1876-77	5,448	1876-77	9,895
1877-78	5,736	1877-78	27,040
1878-79	3,528	1878-79	34,715
1879-80	13,104	1879-80	40,994
1880-81	15,936	1880-81	42,629
1881-82	21,259	1881-82	42,785
1882-83	23,421	1882-83	51,666
1883-84	34,901	1883-84	51,728
1884-85	35,461	1884-85	49,958
1885-86	38,524	1885-86	37,826
1886-87	46,477	1886-87	65,640
1887-88	44,343	1887-88	76,020
1888-89	40,058	1888-89	72,114

Les opérations du commerce de poisson, frais et salé, n'ont pas atteint les dimensions qu'on aurait pu espérer après les mesures prises pour leur encouragement à la demande de ceux qui s'y livrent. On a fourni des wagons-glacières, des trains rapides spéciaux, et des taux de transport peu élevés; mais le commerce pendant les quelques

dernières annnées n'a pas répondu aux efforts qu'on faisait pour l'encourager. Je soumets ici un tableau indiquant le nombre de tonnes transportées chaque année depuis 1875–76 :—

Poisson frais.	Tonnes.	Poisson salé.	Tonnes.
1875–76	1,249	1875–76	2,748
1876–77	1,429	1876–77	3,655
1877–78	2,276	1877–78	3,912
1878 79	2,638	1878–79	3,126
1879–80	1,802	1879–80	5,176
1880–81	2,085	1880–81	9,964
1881-82	2,033	1881-82	7,973
1882–83	2,723	1882–83	9,213
1883–84	3,375	1883–84	9,832
1884–85	3,643	1884–85	10,841
1885–86	5,987	1885-86	5,915
1886–87	4,400	1886–87	7,135
1887–88	3,739	1887-88	6,668
1888–89	5,034	1888–89	7,950
Total	42,413	Total	94,108

Le relevé suivant indique la quantité et la classification du matériel roulant acheté au compte du capital jusqu'au 30 juin 1888, et les additions qui y ont été faites pendant le dernier exercice. Ce matériel est entretenu aux frais du revenu :—

—	Locomotives.	Voitures à voyageurs.					Fourgons de conducteurs.	Wagons fermés.	Wagons-plateformes.	Wag. à houille de 3 espèces différentes.	Chasse-neige.	Chasse-neige à ailerons.	*Flangers.*	Chasse-neige à vap.
		Wagons-lits et wag.-sal. de 1re clas.	1re classe.	Wagons-lits 2e classe.	2e classe.	Wag.-poste, etc.								
Total, 30 juin 1888	164	15	69	6	76	47	79	1635	1450	2186	37	10	17	....
Ajouté en 1888-89	12	2	6	....	....	4	2	233	20	....	3	....	....	2
	176	17	75	6	76	51	81	1868	1470	2186	40	10	17	2

N.B.—Quatre des wagons à bagages circulent comme fourgons de conducteurs.

Le matériel suivant a été reconstruit durant l'année et porté aux frais d'entretien :

—	Locomotives.	Voitures à voyagenrs.					Fourgons de conducteurs.	Wagons fermés.	Wagons-plateformes.	Wagons à houille.	Chasse-neige.	Chasse-neige à ailerons.	*Flangers.*
		Wagons-lits et wag.-sal. de 1re cl.	Wagons-lits de 1re cl.	Wagons-lits de 2e cl.	2e classe.	Wag.-poste, etc.							
1888-89	4	.....	....	....	2	2	6	1	59	52	....	....	.. .

Le chauffage des convois de voyageurs par la vapeur fournie de la locomotive paraît fonctionner d'une manière très satisfaisante. On l'a adapté aux wagons-express circulant entre Halifax et Québec, et je recommande, dans l'intérêt de la sûreté du

public voyageur, qu'on pourvoie à leur adaptation à tous les wagons des convois de voyageurs.

L'éclairage des trains à l'électricité qu'on a aussi introduit pour parer aux incendies en cas d'accidents est très dispendieux; mais il éclaire les trains d'une manière très brillante, et est, je crois, bien plus sûr, s'il arrivait des accidents, que l'ancien mode d'éclairage, et pour cette raison il est possible de justifier cette augmentation de frais. Je recommanderais donc de l'adapter à toutes les voitures servant aux voyageurs.

L'introduction de locomotives et d'autre matériel roulant plus pesant, a rendu nécessaire, comme je le disais dans mon rapport de l'an dernier, d'augmenter la force des ponts. Un bon nombre des plus petites travées ont été munies de liens addition-nels, et le grand pont sur la rivière Miramichi a imposé une nouvelle charge sur le revenu.

On a continué pendant l'année à remplacer les rails de 56 livres par des rails de 67 livres, et si les nouveaux rails peuvent être de bonne qualité on obtiendra sans doute de bons résultats. Dans le cours des quatre dernières années cependant, la qualité des rails fournis a été loin d'être satisfaisante, et en conséquence la surface de roulement n'a pas été aussi unie qu'on aurait pu le désirer. Mais on a pris grand soin de la maintenir en bon état, et je la crois maintenant égale à celle de tout autre chemin au Canada.

Tous les rails sont maintenant fournis et garantis pour sept ans. Jusqu'à présen les fabricants n'ont pas remplacé les rails défectueux, malgré la garantie de sept ans, mais on espère qu'ils le feront bientôt.

COMPTE DU CAPITAL.

Les dépenses pour les travaux à compte du capital, jusqu'au 30 juin 1888, ainsi que durant le dernier exercice, peuvent s'énumérer comme suit :—

Coût total du chemin et du matériel au 30 juin '88...		$45,887,759 20
Remboursements		1,110 30
		$45,886,648 90
Crédits :—		
Augmentation de facilités aux stations, têtes de lignes et aux stat. de jonct.	$ 26,108 49	
Embranchements, y compris le matériel roulant	258,443 15	
Matériel roulant	327,789 90	
Appareils de chauffage à vapeur et éclairage à l'électricité	41,047 91	
Construction originale	2,948 98	
		656,338 43
Coût total au 30 juin 1889		$ 46,542,987 33

Ce chiffre peut se décomposer comme suit :—

Chemin	$ 39,585,674 99
Matériel roulant	6,957,312 34
Total	$ 46,542,987 33

Dans le cours de l'été j'ai fait une inspection de la voie et des travaux d'art, et je puis dire, d'après mes observations personnelles, que le chemin est bien entretenu et est dans un excellent état de service.

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

COMPTE DU CAPITAL.

Les dépenses pour travaux pour le compte du capital jusqu'au 30 juin 1888, et aussi durant le dernier exercice, peuvent s'énumérer comme suit :

Coût total du ch. et du matériel jusqu'au 30 juin '88...$1,284,495 76

Dépensé en 1888-89 :—

Pour le service de l'eau	$ 21,482 16	
Pour augmentation de facilités à Mulgrave	12,753 57	
		34,235 73
Total jusqu'au 30 juin 1889		$1,318,731 49

Se décomposant comme suit :—

Chemin	$1,122,547 70
Matériel roulant	196,183 79
Total	$1,318,731 49

Il s'est produit une très légère amélioration dans les recettes durant le dernier exercice, et j'ose à peine espérer un changement appréciable dans un avenir rapproché. Les frais d'exploitation sont pratiquement semblables à ceux de l'année précédente.

Le tableau suivant indique les recettes et les frais d'exploitation de chaque année depuis que le gouvernement a acheté ce chemin :

	1884-85.	1885-86.	1886-87.	1887-88.	1888-89.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Recettes	73,050 01	66,893 11	64,107 10	70,552 20	72,436 65
Frais d'exploitation	78,273 65	94,756 06	94,254 04	90,954 73	90,719 04
Profit	.....	.....	.....	.....	.....
Perte	5,223 64	27,862 95	30,146 94	20,402 53	18,282 39

J'espère que maintenant que les clôtures ont été en grande partie reconstruites, et qu'elles sont maintenant solides et durables, et que la majeure partie des traverses ont été renouvelées, de même qu'un certain nombre de constructions en bois, on peut s'attendre à une réduction des frais d'exploitation ; mais il ne pourra s'écouler beaucoup de temps avant qu'on encourre des frais considérables pour remplacer les viaducs en bois par des ponts en acier. Même dans ce cas, je crois que les frais d'exploitation seront moindres à l'avenir.

On espère que le chemin de fer du Cap-Breton, qui devra se raccorder à cette ligne au détroit de Canso au moyen d'un passeur à vapeur entre Port Mulgrave et Port Tupper, sera livré au trafic dans le cours du présent exercice, et dès lors on espère qu'il y aura augmentation de trafic sur le Prolongement-Est.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Le même arrangement qu'autrefois est en vigueur pour l'exploitation de cette ligne ; la Compagnie du chemin de fer de Windsor et Annapolis exploite le chemin et le gouvernement entretient la voie et les constructions, la première recevant $\frac{2}{3}$ et le second $\frac{1}{3}$ des recettes brutes.

Le résultat des opérations de l'année est comme suit :—

Un tiers des recettes brutes payées au gouvernement..	$28,372 11
Coût d'entretien de la voie et des constructions.....	20,856 50
	$7,515 61

Il est probable que lorsque le "Missing Link" sera terminé entre Annapolis et Digby, ce qui donnera une communication ininterrompue par chemin de fer entre Halifax et Yarmouth, tronçon que le gouvernement est à construire actuellement, les opérations de l'embranchement de Windsor augmenteront.

Ce chemin a été bien entretenu et est en bon état de service.

CHEMIN DE FER DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD.

COMPTE DU CAPITAL.

Les dépenses pour le compte de capital restent semblables à celles de la fin du dernier exercice :—

Coût du chemin.....	$3,283,051 89
Coût du matériel roulant.....	458,729 00
Total.....	$3,741,780 89

Le matériel roulant porté au compte du capital se compose comme suit :

Locomotives.....	21
Voitures de 1re classe.....	17
Voitures de 2e classe et à bagage.....	15
Wagons-poste et fumoirs.....	3
Wagons fermés et à bestiaux.....	175
Wagons-plateformes.....	125
Fourgons de conducteurs.....	3
Fourgon de payeur.....	1
Chasse-neige.....	8
Flangers.....	7

Le trafic des voyageurs continue à augmenter, il a été transporté cette année 21,534 voyageurs de plus qu'en 1887-88. Les recettes provenant de cette source ont excédé de $7,687.73 celles de l'exercice précédent. Il ne s'est cependant produit aucune amélioration dans le volume de marchandises transportées, ni dans les recettes provenant de cette source.

Les frais d'exploitation ont excédé ceux du dernier exercice de $17,719.49, ce qui est dû en grande partie aux renouvellements des rails d'acier et aux fortes dépenses faites pour renouveler les ponts et les clôtures. Il sera nécessaire de renouveler 10 à 12 milles de voie chaque année avec des rails d'acier, jusqu'à ce que toute la ligne soit en acier. Dans le cours de l'exercice 1888-89, on a reconstruit des wagons-plateformes pour maintenir le nombre.

Le trafic sur l'embranchement du Cap Traverse est si peu considérable, tant en voyageurs qu'en marchandises, qu'il justifie à peine la circulation d'un train par jour dans chaque sens.

Antérieurement à 1886-87, il n'y avait qu'un service bi-hebdomadaire de trains sur cet embranchement, mais le ministre, sur les instances pressantes des résidants de ce district, leur accorda un service quotidien comme essai, pour voir jusqu'à quel point le trafic se développerait. Au point de vue des affaires c'est un insuccès, bien que ce soit sans aucun doute une commodité pour quelques personnes qui résident le long de cette ligne.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef et gérant général.

M. A. P. Bradley,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux, Ottawa.

ANNEXE No 6.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DU SURINTENDANT EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 26 septembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant du mouvement des recettes et dépenses du chemin de fer Intercolonial, pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

J'y annexe les rapports de l'ingénieur en chef et du surintendant des mécaniciens, et les divers états de compte suivants préparés par le premier comptable et trésorier :—

N° 1. Compte du capital.
2. Compte du revenu.
3. Frais de traction (Relevé n° 1)
4. Dépenses pour voitures et wagons (" 2)
5. Entretien de la voie et des travaux d'art (" 3)
6. Dépenses des stations (" 4)
7. Frais généraux (" 5)
8. Compte des approvisionnements.
9. Bilan général.
10. Etat comparatif des moyennes.

La longueur du chemin de fer en exploitation a été, cette année, de 894 milles.

COMPTE DU CAPITAL.

Le prix de revient du chemin et de son équipement au 30 juin 1888, était de		$45,887,759 20
Moins remboursé à compte des dépenses de l'année précédente		1,110 30
		$45,886,648 90
Les additions de l'année ont été les suivantes :—		
Prolongement dans Halifax	$ 6,784 04	
Nouvelles améliorations à Halifax	2,798 23	
do do Saint-Jean	2,452 69	
do do Moncton	5,366 80	
do do Maccan	2,999 60	
do do Spring-Hill	4,005 96	
do do Rivière-du-Loup	1,701 17	
Matériel roulant	327,789 90	
Embranchement Saint-Charles	135,060 74	
do de la ville de Pictou	65,474 27	
do Dartmouth	18,119 99	
do Dalhousie	17,400 00	
do de la Rivière-du-Loup	6,357 14	
do d'Indian-Town	16,031 01	
Appareils pour le chauffage des wagons à la vapeur et leur éclairage à l'électricité	41,047 91	
Achèvement du chemin de fer entre la Rivière-du-Loup et Truro	2,948 98	
		656,338 43
		$46,542,987 33

Le montant remboursé à compte des dépenses du capital les années précédentes se compose de petites sommes pour lesquelles des chèques ont été tirés mais n'ont pas servi.

Les dépenses à Halifax étaient pour la construction d'un hangar pour les marchandises sur l'un des quais.

Les dépenses pour les nouvelles améliorations à Saint-Jean étaient pour le règlement de réclamations et de dépenses légales relatives aux constructions à cet endroit.

Les dépenses à Moncton étaient pour l'aménagement du nouvel atelier construit l'an dernier.

Les dépenses à Maccan étaient pour agrandir la cour par suite de l'augmentation de trafic provenant du chemin de fer Joggins, récemment livré au trafic, et qui se relie à l'Intercolonial à cette station.

Les dépenses à Spring-Hill étaient pour agrandir la cour pour la commodité de l'augmentation de trafic provenant du chemin de fer Cumberland.

Les dépenses à la Rivière-du-Loup ont été faites pour payer le terrain pour la ligne d'embranchement, et pour de nouvelles machines pour les ateliers.

Les dépenses faites pour le matériel roulant étaient destinées à l'achat de nouvelles locomotives et de voitures pour les voyageurs et pour les marchandises, et deux pelles à neige à vapeur rotatoires brevetées.

Les dépenses pour l'embranchement de Saint-Charles ont été faites pour payer des réclamations de terrains ainsi que pour des terres, et pour des frais judiciaires; et aussi pour l'extension du quai à Lévis et la construction d'un ponton couvert pour faciliter le débarquement des voyageurs et des marchandises.

Les dépenses pour l'embranchement de la ville de Pictou ont été occasionnées par l'achèvement de cet embranchement, par le prolongement du quai à Pictou et par l'achat de matériel roulant.

Les dépenses faites pour l'embranchement de Dartmouth ont été pour l'achat d'une locomotive et pour payer des terrains et autres réclamations se rattachant à la construction de cet embranchement.

Les dépenses pour l'embranchement de Dalhousie ont été pour l'achat du matériel roulant nécessaire.

Les dépenses pour l'embranchement d'Indian-Town, ont été le paiement de réclamations de terrain et l'achat de matériel roulant nécessaire.

Le posage d'appareils de chauffage à vapeur fournie de la locomotive dans les voitures à voyageurs, et leur éclairage à l'électricité s'est continué, et il y a maintenant 56 voitures munies d'appareils électriques et 63 munies d'appareils à vapeur.

COMPTE DU REVENU.

Les recettes et les dépenses de l'année se chiffrent comme suit:—

Dépenses	$3,153,928 69
Recettes	2,895,364 35
	$ 258,564 34

Les recettes brutes de l'année ont été un peu inférieures à celles de l'exercice précédent:—

Recettes brutes en 1887–88	$2,912,783 85
do 1888–89	2,895,364 35
	$ 17,419 50

La diminution s'est produite dans le trafic des marchandises.

Il y a eu augmentation de $22,129.05 dans les recettes provenant des voyageurs.

Le nombre de voyageurs transportés pendant l'année comparé à l'exercice précédant, est comme suit:—

En 1888–89	1,091,189
En 1887–88	996,194
	94,995

Le poids du fret transporté se compare comme suit avec l'exercice précédent :—

	Tonnes.
En 1887–88	1,275,995
En 1888–89	1,204,790

Voici un état comparatif de quelques-uns des principaux articles du fret transporté cette année et l'année précédente :—

Articles.	1887–88.	1888–89.	Augmentation	Diminution.
Barils de farine	845,750	927,014	81,264	.....
Boisseaux de grain	1,211,540	1,519,862	308,322	.....
Pieds de bois	196,444,819	197,545,777	1,100,958	.....
Têtes de bétail vivant	90,439	77,661	.....	12,778
Autres marchandises, tonnage	909,487	814,993	.....	94,494

Le commerce de charbon des mines de la Nouvelle-Ecosse aux provinces de l'Ouest n'a pas été aussi considérable que l'année précédente, comme on peut en juger par l'état détaillé comparatif suivant, jusqu'à l'expiration de l'année, le 31 de décembre :—

	Tonnes.		Tonnes.
1879	570	1884	112,898
1880	10,246	1885	165,791
1881	30,629	1886	175,512
1882	35,089	1887	192,022
1883	54,891	1888	173,732

FRAIS D'EXPLOITATION.

Les frais d'exploitation ont été un peu moins élevés que l'an dernier, comme on le verra par la comparaison suivante :—

En 1887–88	$ 3,276,441 61
En 1888–89	3,153,928 69
	$ 122,512 92

Ils se comparent comme suit avec l'an dernier, par mille parcouru par les locomotives et les convois et par mille de chemin de fer :—

Par mille parcouru par les locomotives :—	Centins.
1888–89	57·48
1887–88	55·19
Par mille parcouru par les convois :—	
1888–89	68·69
1887–88	66·33
Par mille de chemin de fer :—	
1888–89	$ 3,527 88
1887–88	3,723 23

Les réparations nécessaires ont été faites à la voie permanente et aux bâtiments, et tous les ouvrages se rattachant au chemin de fer ont été entretenus en bon état.

297,252 traverses neuves ont été posées sur la voie. Quatre-vingt-onze milles de la voie on été reballastés. Quarante-six voies d'évitement ont été construites à divers endroits pour faciliter le trafic. Cent vingt-neuf milles de la ligne-mère ont reçu de nouveaux rails d'acier plus pesants.

Les clôtures ont reçu les réparations nécessaires, et cent seize milles de clôtures ont été reconstruits.

Les abris contre la neige ont reçu les réparations nécessaires, et deux mille cinq cent quatre-vingt-dix pieds linéaires d'abris ont été reconstruits.

Outre les réparations aux clôtures paraneige, vingt et un mille neuf cent soixante et dix-neuf pieds linéaires de clôtures paraneige ont été construits.

Les bâtiments sur toute la ligne ont été réparés; on a construit quatres gares, un hangar à marchandises, et quelques autres petits bâtiments. A la Rivière-du-Loup, on a bâti une rallonge en brique à la gare, afin de fournir des bureaux plus commodes au surintendant et aux expéditeurs des trains.

Afin de mieux pourvoir à la sûreté du public voyageur, on a placé des appareils d'enclanchement pour la conjugaison des signaux et des aiguilles, aux endroits où le chemin de fer de Bouctouche et Moncton croise l'Intercolonial.

On a construit vingt et un signaux-sémaphores à divers endroits.

Les quais aux diverses stations d'expédition ont reçu les réparations dont ils avaient besoin, et à quelques endroits ces réparations et renouvellements ont été assez considérables.

Les ponts et ponceaux sur tout le parcours de la ligne ont été maintenus en bon état.

On a fait de grandes dépenses pour rendre plus forts les ponts sur la rivière Miramichi. Deux ponts en bois au-dessus de la voie qui avaient besoin d'être renouvelés ont été remplacés par de solides constructions en fer reposant sur des fondations en maçonnerie.

Le matériel roulant a été réparé et est maintenant en bon état.

On a acheté quatre nouvelles locomotives plus puissantes pour remplacer un nombre égal de locomotives plus légères qu'on a retirées du service.

Quatre voitures pour les voyageurs, cent dix-huit wagons et fourgons pour les marchandises, et cinq charrues à neige ont été achetés pour en remplacer un nombre égal retirés comme impropres au service. Ces nouveaux wagons à marchandises sont tous d'une capacité de 20 tonnes, tandis que ceux qu'ils ont remplacés n'avait qu'une capacité de 10 tonnes.

Le service d'eau a été maintenu en bon état, et de nombreuses améliorations ont été faites.

MATÉRIEL.

Valeur des fournitures achetées	$1,285,888 84
Valeur des fournitures employées	1,243,605 03
Vieux matériel vendu	150,533 88

A la fin de l'année les approvisionnements disponibles étaient de :—

Fournitures ordinaires, y compris le combustible	353,143 38
Rails en fer et en acier	190,307 63
Vieux matériel à vendre	48,993 25
	$592,444 26

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

L'hiver de 1888-89 a été doux, et les tempêtes de neige n'ont occasionné que très peu de retards.

Le 20 juin 1889 la rivière Debert, grossie de fortes pluies, a emporté un remblai près de la station Debert. Le trafic éprouva un ou deux jours de retard, jusqu'à ce qu'on eût fait des réparations temporaires.

La "Ligne Courte" du chemin de fer du Pacifique de Montréal à Saint-Jean a été livrée à la circulation des voyageurs le lundi 3 juin 1889. Cela occasionna un remaniement dans le service des convois de voyageurs.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER, *surintendant en chef.*

M. Collingwood Schreiber,
Ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'Etat,
Ottawa.

N° 1.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dt. COMPTE DU CAPITAL pour l'exercice terminé le 30 juin 1889. Av.

		$ cts.	$ cts.	$ cts.			$ cts.
1888. 30 juin ...	Coût du chemin de fer et de l'équipement			45,887,759 20	1888. 30 juin ...	Par le Canada	45,886,648 90
1889. 30 juin ...	A DÉDUIRE—Remboursements faits sur la dépense de l'année précédente			1,110 30			
				45,886,648 90			
	Prolongement à Halifax	6,784 04					
	Nouvelles améliorations, Halifax	2,798 23					
			9,582 27				
	do Saint-Jean		2,452 69				
	do Moncton		5,366 80				
	do Maccan		2,999 60				
	do Spring-Hill		4,005 96				
	do Rivière-du-Loup		1,701 17				
	Matériel roulant		327,789 90				
	Embranchement de Saint-Charles		135,060 74				
	do de la ville de Pictou		65,474 27				
	do de Dartmouth		18,119 99				
	do de Dalhousie		17,400 00				
	do de la ville de la Rivière-du-Loup		6,357 14				
	do d'Indian-Town		16,031 01				
	Appareils pour éclairer les wagons à l'électricité et les chauffer à la vapeur		41,047 91				
	Achèvement du ch. de fer Intercolonial entre la Rivière-du-Loup et Truro, (travaux, voie permanente, bâtiments, droit de passage, etc.)		2,948 98		1889. 30 juin ..	Par le Canada	656,338 43
				656,338 43			
				46,542,987 33			46,542,987 33

MONCTON, N.-B., 30 juin 1889.

THOMAS WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

N° 2.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DT. COMPTE DU REVENU, exercice expiré le 30 juin 1889. AV.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice expiré le 30 juin 1889.	Exercice précédent.	Recettes.	Exercice expiré le 30 juin 1889.
$ cts.		$ cts.	$ cts.		$ cts.
1,135,325 00	Frais de traction relevé n° 1..	1,107,338 19	845,041 65	Transp. des voyag.	867,170 70
769,155 84	Dép. des wag. et voit. do 2..	686,862 62	1,909,842 04	Fret do	1,882,361 01
811,225 31	Entretien de la voie et des travaux, do 3..	789,678 18	157,900 16	Malles et divers...	145,832 64
377,969 18	Dépenses des gares do 4..	369,874 54	2,912,783 85		2,895,364 35
174,809 23	Frais généraux, do 5..	178,808 09	363,657 76	Balance	258,564 34
3,268,484 56		3,132,561 66			
7,957 05	Circul. par wag. et voit. p. mille.	21,367 03			
3,276,441 61		3,153,928 69	3,276,441 61		3,153,928 69

THOMAS WILLIAMS,
Premier comptable et commis.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1889.

N° 3.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

TRACTION—(Relevé n° 1).

Exercice précédent.	——	Exercice expiré le 30 juin 889.
$ cts.		$ cts.
10,436 35	Appointem. du mécanicien chef, des commis, frais de bureau et de voyage..	10,345 90
234,682 95	Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs.....	221,856 16
463,604 82	Combustible.....	437,882 58
51,635 80	Huile, suif, chiffons et menus articles.....	49,058 00
290,220 04	Réparations aux locomotives, tenders et outils à locomotive.....	296,625 82
40,452 73	Eau, y compris les réparations aux pompes et réservoirs.....	38,480 40
44,292 31	Divers.....	53,089 33
1,135,325 00		1,107,338 10

THOMAS WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1889.

N° 4.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dépenses des wagons—(Relevé n° 2).

Exercice précédent.		Exercice expiré le 30 juin 1889.
$ cts.		$ cts.
102,375 31	Réparations aux voitures à voyageurs	82,614 69
47,828 95	do wagons-poste, à messageries et à bagage	28,113 94
254,493 65	do wagons à marchandises et fourgons	218,581 75
250,266 85	Gages des conducteurs, préposés aux bagages et serre-freins	238,168 33
36,703 85	Huile, chiffons	36,112 66
57,132 35	Menus articles et combustible	61,792 43
20,354 88	Divers	21,478 86
769,155 84		686,862 66

THOMAS WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1889.

N° 5.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Entretien de la voie et des travaux d'art—(Relevé n° 3).

Exercice précédent.		Exercice expiré le 30 juin 18°9.
$ cts.		$ cts.
6,752 57	Appointements de l'ingénieur, de ses aides et des commis, frais de bureau et de voyages	6,595 66
315,899 33	Gages des hommes employés à réparer la voie, les clôtures et les sémaphores, y compris le posage de nouvelles voies d'évitement	339,861 97
38,127 28	Lisses et attaches, y compris le posage de nouvelles voies d'évitement	42,276 02
71,553 27	Traverses	63,408 37
160,739 34	Bois de construction, bois de service, etc., pour réparer les ponts, fosses-bestiaux, passages à niveau, paraneiges, clôtures, etc	172,010 13
36,072 19	Réparations aux quais	30,314 76
85,673 84	do bâtiments et plateformes, y compris les prolongements et additions	68,838 05
26,141 43	do chasse-neige, flangers, outillage, etc	19,803 54
67,781 25	Enlèvement de la glace et de la neige	43,032 70
2,484 81	Divers	3,536 98
811,225 31		789,678 18

THOMAS WILLIAMS,
Premier comptable et teésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1889.

N° 6.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dépenses des stations—(Relevé n° 4).

Exercice précédent.		Exercice expiré le 30 juin 1889.
$ cts.		$ cts.
293,981 79	Appointements des chefs de gares, agents, commis, télégraphistes, préposés aux bagages, gardiens de cours, aiguilleurs, gardiens et journaliers	284,717 53
83,987 39	Combustible, huile, éclairage, papeterie, billets et autres faux frais	85,157 01
377,969 18		369,874 54

THOMAS WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1889.

N° 7.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL

Frais généraux—(Relevé n° 5).

Exercice précédent.		Exercice expiré le 30 juin 1889.
$ cts.		$ cts.
65,601 92	Appointements du surintendant général, des surintendants de district, chefs de trains, de l'agent général pour les voyageurs et le bagage, des commis, et frais de bureau et de voyages	65,989 16
25,072 04	Division de la comptabilité,—appointements du trésorier, de l'auditeur, du payeur, du caissier, des commis, et frais de bureau et de voyages	22,533 44
13,222 71	Dommages causés aux hommes, animaux et effets	9,709 49
16,580 52	Passages d'eau	12,615 68
619 98	Télégraphe (non compris les appointements des télégraphistes)	703 34
38,814 91	Divers—impressions, annonces, etc	52,112 57
14,897 15	Frais d'agence	15.144 41
174,809 23		178,808 09

THOMAS WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1889.

N° 8.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DT. COMPTE GÉNÉRAL DU MATÉRIEL, exercice terminé le 30 juin 1889. AV.

		$ cts.	$ cts.			$ cts.	$ cts.
1888.				1889.			
	Balance		498,634 83	30 juin	Livraisons durant l'année	1,243,605 03	
					Vente de matériel, combustible, etc., à d'autres chemins de fer	41,100 46	
1889.					Vente de vieux matériel	150,533 88	
							1,435,239 37
30 juin	Achats durant l'année	1,285,888 84			Balance—		
	Frais d'autres departements	175,935 29			Matériel ordinaire, y compris le combustible	353,143 38	
	Main-d'œuvre	54,729 27			Rails de fer et d'acier et attaches	190,307 63	
	Bordereau de paie	12,495 40			Vieux matériel à vendre	48,993 25	
			1,529,048 80				592,444 26
			2,027,683 63				2,027,683 63

THOMAS WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1889.

N° 9.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Bilan général, exercice expiré le 30 juin 1889.

Dt.

		$ cts.
Caisse		740 31
Matériel en général :—		
Matériel ordinaire y compris le combustible	$353,143 38	
Rails en fer et en acier et attaches	190,307 63	
Vieux matériel à vendre	48,993 25	
		592,444 26
Gares		27,937 55
Loyers		2,881 09
Assurance contre les accidents		10,557 85
Comptes des départements :—		
Milice	$3,279 06	
Agriculture	2,471 47	
Marine et pêcheries	9 06	
Postes	1,828 75	
		7,588 34
Matériel roulant du chemin de fer Canadien du Pacifique		22,046 19
Chemin de fer d'Oxford et New-Glasgow		3,470 75
do embranchement de Chatham		1,120 73
do de Kent-Nord		83 49
do Northern et Western, trafic	$1,555 61	
do do compte gén.	966 53	
		2,522 14
de Québec-Central		2,774 69
do embranchement de Windsor		2,003 37
do Témiscouata		35 04
do Windsor et Annapolis		377 70
do Central du Nouveau-Brunswick		2 00
do Canadien du Pacifique		272 79
do du Nouveau-Brunswick		29 47
do Bouctouche et Moncton		88 49
do Albert		9 15
do Ile du Prince-Edouard		194 02
do Maine-Central		15 92
do Joggins		2,154 25
do Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard		4 07
do Caraquette		310 98
do Intercolonial		13 25
do Elgin, Petitcodiac et Havelock		74 70
do Comtés de l'Ouest, compte général	$15,893 35	
do do trafic	1,657 42	
		17,550 77
do Spring-Hill et Parrsboro'		3,161 99
do Halifax et Cap-Breton		1,546 82

Av.

		$ cts.
Canada		746,029 05
Compte indéterminé		2,725 28
Fret non réclamé		441 33
Chemin de fer Grand-Tronc, trafic	$6,942 20	
do compte général	2,261 81	
		9,204 01
Chemin de fer Delaware, Lackawana et de l'Ouest		10 00
do de la Baie des Chaleurs		0 25
do embranchement de Carleton		396 76
Compagnie de navigation à vapeur de l'Ile du Prince-Edouard		49 32
do wagons d'Ontario		176 75

Chemin de fer, embranchement d'Elgin	726 10		
do Cumberland et Cie, houillère	44 87		
Armour Refrigerator Line	11 50		
Cie de messagerie Intercoloniale	3,560 35		
Cie de voitures-palais Pullman	1,093 45		
Cie de vapeurs Allan	1,892 13		
Cie de messagerie Nationale	20 00		
Steamer "Admiral"	6,032 22		
Steamer "Contest"	2,356 25		
Cie houillère de l'Acadie	5,203 15		
do Intercoloniale	489 98		
Cie de fer de Londonderry	15 80		
Union Bearing Co	928 18		
Cie de filature de coton d'Halifax, voie d'évitement	9,612 52		
Laminoirs d'Halifax	10 00		
do Coldbrook	1,967 41		
Ville de Dartmouth	12,000 00		
Cie de locomotives et de machines du Canada	1,236 74		
Cie du télégraphe Western Union	19 00		
do Great North-Western	5 75		
Cie de paquebots Internationale	13 55		
Remises détruites	788 81		
Goëlette "Mary Jane"	71 30		
Gare de Glengarry	5 00		
do Bloomfield	25 21		
do Pembr., service des houillères	65 84		
do Weldford	55 00		
do Saint-Luc	80 00		
do Bic	22 00		
do Saint-Arsène	6 11		
McElroy Car Heating Co	18 00		
Westinghouse Air Brake Co	140 00		
Comptes de particuliers	8,504 36		
	759,032 75		759,032 75

THOS. WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1889.

N° 10.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ÉTAT COMPARATIF des moyennes, pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

——	1889.	1888.
Milles de chemin de fer en en exploitation	894	880
Milles parcourus par les locomotives	5,486,856	5,936,035
do trains	4,591,087	4,939,253
do wagons	54,322,712	56,608,930
Recettes, par mille parcouru par les locomotives ... Centins.	52·77	49·07
do de la voie ... Piastres.	3,238·66	3,309·98
Pour cent des recettes proven. des voyag. comparées aux recettes brutes	29·95	29·01
do du fret do do	65·01	65·57
do d'autres sources do	5·04	5·42
Dépenses par mille parcouru par les locomotives—		
Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs ... Centins.	4·04	3·95
Combustible	7·98	7·81
Huile, suif, chiffons et menus articles	·89	·87
Réparations aux locomotives	5·41	4·89
Eau et réparations aux réservoirs	·70	·68
Divers	·97	·75
Total	19·99	18·95
Appointements, frais de voyages et de bureau du mécanicien-chef	·19	·17
Total	20·18	19·12
Frais de traction, par mille parcouru par les locomotives	20·18	19·12
Dépenses des wagons do	12·52	12·96
Entretien de la voie et des travaux d'art, par mille parcouru par les locom.	14 39	13·67
Dépenses des stations do do	6·74	6·37
Frais généraux do do	3·26	2·94
	57·09	55·06
Wagons, par mille	Add ·39	Add ·13
Total, par mille parcouru par les locomotivess	57·48	55·19
Frais de traction, par mille parcouru par les trains	24·12	22·98
Dépenses de wagons do	14·96	15·57
Entretien de la voie et des travaux d'art, par mille parcouru par les trains.	17·20	16·43
Dépenses des stations do	8·06	7·65
Frais généraux do	3·89	3·54
	68·23	66·17
Wagons, par mille ... Déduction	·46	·16
Total par mille parcouru par les trains	68·69	66·33
Frais d'exploitation, par mille de chemin de fer	3,527·88	3,723·23

THOMAS WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1889.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 10 septembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur le service de mon département, pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

VOIE.

La longueur de la voie principale et des embranchements est la même que celle mentionnée l'année dernière—894 milles.

Durant l'année, 129 milles de rails d'acier, pesant 56 livres à la verge, ont été enlevés et remplacés par des rails d'acier de 67 livres à la verge.

Quatre milles et demi de rails Barrow, de 4 pouces, ont été enlevés sur la division ouest et remplacés par des rails d'acier choisis de 4¼ pouces, pris sur les divisions nord.

TRAVERSES.

Durant l'année, 297,252 traverses ordinaires et 150 traverses pour aiguilles ont été renouvelées.

BALLASTAGE.

Environ 125,000 verges cubes de ballast ont été employées, durant l'année, sur 91 milles de la voie.

SIGNAUX-SÉMAPHORES.

Dans le cours de l'exercice, neuf sémaphores électriques et douze signaux-sémaphores Piper ont été érigés entre Sainte-Flavie et Truro.

A deux milles à l'est de Moncton, à l'endroit où le chemin de fer de Bouctouche et Moncton se raccorde à l'Intercolonial, on a érigé un des signaux automatiques de Saxby et Farmers, (fonctionnant par l'électricité); ce signal a été fourni par la "Union Switch and Signal Company," pour le prix de $3,847.94.

Vers la fin de l'année on a introduit sur deux sections, entre Sackville et Dorchester, le "Gould & Tisdale's Automatic Electric Block System," afin d'en faire l'essai.

VOIES D'ÉVITEMENT.

Quarante-six voies d'évitement ont été construites à différents endroits le long de la ligne, ce qui donne 23,221 pieds de plus de voie de garage.

CLÔTURES.

Cent-six milles de clôture en fil de fer ont été construites, et environ 10 milles de l'ancienne clôture en fil de fer barbelé, dont les pieux étaient enfoncés dans le sol, a été démolie et remplacée par une clôture sur des piquets appuyés sur des semelles.

Environ 30 milles de la nouvelle clôture a été placée à des endroits où il n'en existait pas auparavant, sur une distance d'environ 30 milles.

La dépense pour les clôtures a été, l'année dernière, de $78,689.32, contre $86,836.68, l'année précédente.

ABRIS ET CLÔTURES PARANEIGE.

Sur la division nord, n° 3, 1,790 pieds linéaires d'abris paraneige ont été complètement renouvelés, et environ 1,200 pieds ont été entièrement examinés et réparés.

800 pieds linéaires d'abris paraneige ont été reconstruits à Saint-Charles.

21,979 pieds linéaires de nouvelles clôtures paraneige ont été construites sur les divisions nord 2, 3 et 4; durant l'année on a dépensé $21,938.15 pour l'entretien des abris et des clôtures paraneige.

QUAIS ET VOIES SUR CHEVALETS.

Au *terminus en eau profonde, à Halifax*, le quai et la voie qui y conduit ont été

examinés et réparés, et plusieurs pilotis y ont été ajoutés. Une partie du dessus du quai a été recouverte.

A Richmond, le renouvellement du quai et de la voie à charbon, dont il est question dans mon rapport de l'année dernière, a été complété.

Le quai à bois a été recouvert et une fondation sur pilotis a été construite sous le hangar à fret, 336 pieds par 45 pieds.

Au débarcadère de Pictou, des réparations considérables ont été faites au quai de l'est. A Pictou l'ancien quai a été agrandi de 151 pieds de longueur sur 82 pieds de largeur. Ce prolongement a été construit en pilots créosotés, à chapeaux de pin résineux, moises, etc.

L'ancien quai a été réparé et une grande partie en a été recouverte.

Deux passages ou voies sur caissons en pierre ont été construits à Marr's Slip et sur la rue Collrain afin de permettre aux voitures de se rendre au havre et d'en revenir durant l'hiver.

A Sackville et à Dorchester, les réparations nécessaires ont été faites aux quais et aux chutes à charbon.

A la Pointe-du-Chêne, à Moncton et à Saint-Jean les réparations nécessaires ont été faites aux quais et aux chevalets.

A Dalhousie, les dommages causés au quai par la glace ont été réparés.

A Rimouski, des réparations au quai ont été faites à l'entreprise, et ont coûté environ $12,000. Ce quai est construit depuis longtemps, et il exigera presque immédiatement de nouvelles réparations.

A Saint-Charles, la voie de charbon sur chevalets a été en partie renouvelée.

A Lévis, des annexes ont été construites de chaque côté du quai du chemin de fer, et un ponton couvert, communiquant au quai au moyen d'un pont mobile, a été érigé au prix de $27,000.

BATIMENTS ET PLATEFORMES.

A Halifax, les réparations nécessaires ont été faites aux hangars à fret et à l'élévateur au terminus en eau profonde.

A Richmond, un hangar à fret de 336 pieds de longueur sur 45 pieds de largeur, a été construit sur le quai à bois, pour faciliter le commerce du sucre qui augmente tous les jours.

Les parcs à bestiaux ont été reconstruits.

Les ateliers des wagons ont été réparés et peinturés. Un côté de la toiture du hangar à fret du chemin de fer de Windsor et Annapolis a été recouvert.

A Wellington, la boutique d'outillage et la plateforme ont été renouvelées.

A Enfield, la boutique d'outillage a été renouvelée.

A Shubénacadie, Brookfield et Truro, la gare et les dépendances ont été examinées et réparées.

A Johnston's, Gordon Summit et Lansdowne, on a construit de nouvelles plateformes.

Sur la division est, les gares suivantes ont été réparées et peinturées, savoir :—

A la jonction de Windsor, Enfield, Shubénacadie, Johnston's, Valley, West River, Glengarry.

A Pictou, un nouveau hangar à fret, de 149 pieds de longueur sur 48 pieds de largeur, a été construit sur l'allonge faite au quai, dont il est question ci-dessus, dans le but de faciliter le trafic de l'Ile du Prince-Edouard, qui a été transféré du débarcadère de Pictou, après le parachèvement de l'embranchement de la ville de Pictou.

Le vieux bâtiment qui servait autrefois de hangar à fret a été transporté à un autre endroit, et il a été converti en hangar à charbon.

Une allonge de 16 pieds sur 22 a été ajoutée à la gare lambrissée en briques qui a été dernièrement construite, pour être employée comme salle d'attente pour les femmes, l'ancienne salle ayant été prise pour agrandir le bureau du chef de gare et du commis.

A Westville, une allonge de 20 pieds sur 30 a été faite au hangar à fret.

A Stellarton, l'ancienne gare a été transportée sur l'autre côté de la voie et convertie en une maison à deux logements, qui sont actuellement loués aux employés.

A New-Glasgow, un hangar de 25 pieds sur 15 a été construit.

La gare en pierre a été examinée et peinturée, et l'ouvrage en bois a été peinturé.

Le hangar à fret a été réparé, et 450 pieds de plateforme de chargement et à fret ont été renouvelés.

Au débarcadère de Pictou, de nouveaux seuils ont été posés sous la gare et les fenêtres ont été réparées. Le toit de la remise aux locomotives a été réparé.

Les gares suivantes, sur la division centrale, entre Truro et la jonction de Painsec, ont été réparées et peinturées, savoir :—

Folly-Lake,	Spring-Hill,
Wentworth,	Athol,
Westchester,	Aulac.

A Spring-Hill, un nouveau hangar à fret a été construit et l'ancien a été converti en chambre à bagage et aux lampes.

Le toit de la remise aux locomotives a été recouvert en bardeaux. De nouveaux planchers ont été posés dans le bureau et la salle d'attente de la gare. L'ancienne chambre à bagage a été reculée et convertie en appentis pour le charbon.

A Maccan, la gare a été recouverte en bardeaux, et les lambrissages en bois, etc., ont été réparés.

De nouvelles boutiques pour l'outillage ont été construites, pour les journaliers employés sur la voie à Debert, à Nappan et à Dorchester.

A Amherst, une fenêtre en saillie a été posée dans la salle à dîner, et le vestibule, qu'un coup de vent avait enlevé, a été reconstruit.

A Sackville, le hangar à fret a été élevé, de nouvelles fondations y ont été construites, et on y a posé un nouveau plancher.

On a construit de nouvelles plateformes de chargement à Belmont, à Maccan et à Nappan.

Les plateformes, à Amherst, Sackville, Memramcook et à Painsec, ont été entièrement renouvelées.

A Belmont, Debert, Londonderry, rivière Philippe, Salt Springs, Athol et Aulac, les plateformes ont été réparées.

Les gares suivantes, sur la division ouest, ont été réparées et peinturées :—

Pointe-du-Chêne, Salisbury, Dusinane, Penobsquis, Sussex, Bloomfield, Quispamsis, et une maison d'habitation a été construite à Saint-Jean.

Le réservoir d'Armour, sur l'embranchement de Shédiac, après avoir été détruit par un incendie, a été reconstruit.

A Moncton, les douze maisons occupées par les ouvriers ont été élevées, de nouvelles fondations ont été construites, les lambrissages en bois ont été réparés, les toits ont été couverts en bardeaux, et les murs extérieurs ont été peinturés.

Les planchers des ateliers de machines et de peinture ont été renouvelés.

Un nouveau bâtiment de 30 pieds sur 20 a été construit pour y mettre l'outillage et les appareils de la lumière électrique.

La salle d'attente générale et la salle de distribution de la gare ont été lambrissées à une hauteur de huit pieds des planchers.

A Hampton, le vieux hangar au charbon a été démoli et transporté à Bloomfield.

Les plateformes suivantes ont été renouvelées et réparées :—

Pointe-du-Chêne,	réparée.	Petitcodiac,	renouvelée.
Shédiac,	do	Anagance	do
Moncton,	do	Dunsinane,	do
Boundary-Creek,	do	Sussex,	do
Rivière-Poilet,	renouvelée.	Norton,	do

Aux moulins de Berry, les voies conduisant aux plateformes de chargement ont été renouvelées.

A l'embranch. des Houillères, le toit du réservoir a été renouvelé et la gare a été réparée.

A la Rivière Barnaby, la maison du contrôleur de la section a été réparée et le toit recouvert en bardeaux.

A la jonction de Chatham, l'ancienne chambre à bagage a été employée pour agrandir le hangar à fret.

Les gares suivantes, entre Moncton et Campbellton, ont été peinturées :—

Canaan,	Bathurst,
Emb. des Houillères,	Jonction Dalhousie,
Rivière-Barnaby,	Dalhousie.
Bartibogue,	

A la jonction Gloucester, une nouvelle gare et un hangar à fret ont été construits au coût de $2,468, pour remplacer ceux que le feu avait détruits.

A Nash's-Creek, une nouvelle gare a été construite.

Les réparations nécessaires ont été faites aux gares de Bathurst, Petit-Rocher et Rivière-Jacquet.

Aux endroits suivants, les plateformes ont été renouvelées et réparées :—

Bartibogue,	renouvelée.	Beaver-Brook,	réparée.
Red-Pine,	do	Belledune,	do
Petit-Rocher,	do	Rivière-Jacquet,	do
Charlo,	do	New-Mills,	do

Une nouvelle plateforme de chargement, de 300 pieds de long, a été construite à Bathurst.

A Moffat's, une nouvelle gare et une plateforme ont été construites.

A Millstream, une nouvelle gare et une plateforme ont été construites pour remplacer celles qui avaient été détruites par le feu.

Les gares suivantes : Campbellton, Métapedia, Assametquaghan, Saint-Octave et Sainte-Flavie, ont reçu des réparations générales.

Des conduits de fumée en terre cuite ont été posés à la rotonde, à Campbellton, pour remplacer les anciens conduits en fer qui étaient rouillés.

Les gares suivantes, entre Campbellton et Rivière-du-Loup, ont été peinturées :

Cedar-Hall,	Bic,
Sayabec,	Isle-Verte.
Rimouski,	

A Rimouski, les réparations nécessaires ont été faites à la gare, et la plateforme a été renouvelée.

A Trois-Pistoles, la plateforme a été renouvelée.

A la Rivière-du-Loup, une allonge a été faite à la gare, pour fournir un bureau au surintendant et aux expéditeurs des trains. L'ancien bâtiment, qui était occupé par les expéditeurs des trains, a été converti en une salle à bagage.

Les plateformes suivantes ont été renouvelées et réparées :—

Rivière-du-Loup,	renouvelée.	Sainte-Anne,	réparée.
Saint-Pascal,	do	Elgin-Road,	do
Trois-Saumons,	do	L'Islet,	do
Cap Saint-Ignace,	do	L'Anse-à-Gille,	do
Saint-Thomas,	do	Saint-Valier,	do
Jonction de la Chaudière,	do	Jonction Saint-Charles,	do
Etchemin,	do	Chaudière.	do
Rivière-Ouelle,	do		

Les murs et les plafonds de l'intérieur de la gare, à Harlaka, du premier et du deuxième étages, ont été lambrissés en pin, vu qu'il était impossible d'empêcher le plâtre de se briser et de se détacher du bâtiment.

A Hadlow, la maison occupée par le mécanicien-chef a été entièrement examinée, réparée et peinturée.

A Lévis, on a construit un bâtiment de 76 pieds sur 30 pour charger les batteries servant à l'éclairage des wagons par l'électricité.

A Québec, la salle à bagage a été agrandie.

A Lévis, le second étage de la gare a été transformé en restaurant.

A la jonction de la Chaudière, on a fait des réparations considérables aux maisons d'habitation.

PONTS ET PONCEAUX.

A Richmond, un égout en brique a été renouvelé sur une longueur de 150 pieds, au coût de $2,300.

Sur la division est, les ponceaux suivants ont été renouvelés :—

A Shubénacadie, un ponceau de	24	pieds de long,	4 x 2½.	
Stewiacke	do	78	do	do
do	do	25	do	do
do	do	22	do	do

A Smelt-Brook, près de New-Glasgow, un ponceau arqué de 8 pieds a été prolongé de 18 pieds, pour permettre de construire une voie d'évitement jusqu'aux usines d'acier de la compagnie.

Trois ponceaux de 4 pieds sur 2½ ont été renouvelés sur la division ouest, et un grand nombre de ponts et ponceaux ont été examinés et peinturés, et une équipe de maçons a été employée à ces travaux durant la saison.

A Spring-Hill, un ponceau a été prolongé dans la cour au moyen de deux vieux réservoirs à huile, posés dans du ciment.

Une dépense considérable a été faite pour renforcer les ponts à Miramichi nord-ouest et Miramichi sud-ouest.

Les poutres du tablier ont été renforcées, et de nouvelles moises ont été posées.

La main-d'œuvre et les matériaux pour ces travaux ont coûté $25,400.

Les vieux ponts au-dessus de la voie, à Tête-à-Gauche et Petite-Rivière, à un et deux milles respectivement au nord de Bathurst, ont été remplacés par deux arches en fer construites sur une maçonnerie solidement faite, au coût de $3,591.

Une partie du tunnel de Tartague s'étant effondrée, on a décidé de le revêtir d'une maçonnerie. Après en avoir construit environ 100 pieds il s'est produit un nouvel éboulement qui a rendu impossible l'achèvement du revêtement, et maintenant le tunnel est transformé en tranchée.

Le pont, système Howe, a deux arches de 100 pieds (construit en 1872) à l'Ile Verte, a été remplacé par un pont à deux arches en acier de la même longueur. Le nouveau pont est d'un type massif, muni d'un dessus à coupe verticale, de garde-fous, etc.

Les ponts tournants suivants ont été examinés, grattés et peinturés :—

Pont au-dessus de la voie, à Quispamsis, pont sur la rivière Hammond	3	travées.	100 pieds.
Pont de Pass-keag	1	do	86 do
do Scadanc	4	do	66 do
do Tête-à-Gauche	5	do	100 do
do Causapscal	3	do	100 do
do Indian-Brook	3	do	50 do
do Rivière-Ouelle	10	do	40 do
do à Saint-Thomas	15	do	60 do
do à Saint-Henri	6	do	100 do
do à Etchemin	1	do	170 do
do do	1	do	50 do

Des moises additionnelles ont été posées aux ponts suivants :—

Elm Tree	1	travée.	80 pieds.
Nicodoo	1	do	80 do
McKinnon's-Brook	2	do	80 do

Les ponts en dessus suivants ont été élevés et on y a posé des tabliers en pierre à coupe verticale :—

Nepisiquit	6	travées.	100 pieds.
Belledune	2	do	60 do
Eel River	3	do	60 do
Mill Creek	3	do	60 do
Moffit's Bridge	8	do	60 do
Gilmour's Brook	1	do	60 do
McKinnon's-Brook	2	do	80 do
Pont à 4 milles à l'ouest de la Rivière-du-Loup	1	do	46 do

Les vieilles traverses ont été enlevées sur les ponts suivants, et remplacées par des tabliers à coupe verticale:—

Stewart's	1 travée.	40	pieds.
Enfield	1 do	112	do
East River	4 do	80	do
Debert	2 do	100	do
Pont de Sodom	1 do	50	do
do Riv. Philippe	3 do	100	do
do Little Forks	1 do	100	do
do McManns'	1 do	50	do
do Trout Creek	3 do	86	do
do Moose Horn	1 do	86	do
do Riv. Hammond	3 do	100	do
do Kane's Brook	1 do	25	do
do Clarke's Brook	1 do	60	do
do Mill Stream	4 do	100	do
do Adams'	3 do	100	do
do Indian Brook	3 do	50	do

Les ponts suivants ont été examinés, et tous les rivets qui ne tenaient pas ont été remplacés:—

Pont de Nicodoo	1 travée.	80	pieds.
do Elm Tree	1 do	80	do
do Moffit's	8 do	60	do
do Gordon's	1 do	60	do
do Gilmour's Brook	1 do	60	do
do Clarke's Brook	1 do	60	do
do Mill Stream	4 do	100	do
do McKinnon's Brook	2 do	80	do
do Adam's	3 do	100	do
do Saint-Henri	6 do	100	do

EN GÉNÉRAL.

De nouvelles balances ont été posées sur la voie à la Pointe du-Chêne et Newcastle Celles qui étaient posées à Saint-Jean, Spring-Hill et Moncton, ont été enlevées. et transportées à Montréal, où elles ont été examinées et réparées.

Les balances, à Moncton, ont été transportées à un endroit où il est plus facile de peser, et on y a construit une nouvelle fondation.

A Spring-Hill, à raison du changement opéré dans la cour, il a fallu changer les balances de place et construire une nouvelle fondation.

Une plaque tournante en fonte de 30 pieds a été placée à Bathurst, et une autre à Causapscal.

A Truro, Spring-Hill, Moncton, Newcastle, Campbellton et Rivière-du-Loup, les plaques tournantes ont été renfoncées, vu que l'on se servait de locomotives plus pesantes.

Environ 200 paires de garde-bestiaux ont été renouvelées le long de la ligne.

A Maccan, la cour a été agrandie pour faciliter le trafic du charbon qui se fait par l'embranchement du chemin de fer des Joggins qui a été dernièrement construit.

A Spring-Hill, on a donné plus d'étendue aux voies d'évitement pour faciliter la rencontre des trains.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
P. S. ARCHIBALD,
Ingénieur en chef.

M. D. POTTINGER,
Surintendant en chef du chemin de fer Intercolonial,
Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DU MÉCANICIEN-CHEF,
MONCTON, N.-B, 12 septembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les relevés qui suivent au sujet des opérations du département des machines, pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

A.—Nombre de locomotives et de wagons de différentes classes.

B.—Parcours fait par les locomotives, et par les wagons, et moyenne par mille de parcours fait par les locomotives et du nombre de wagons à voyageurs et à marchandises qui ont circulé sur la ligne.

C.—Relevé du service des locomotives.

D.—Etat comparatif des frais de traction par mois.

E.—Etat général de la dépense du département des machines.

Dans le cours de l'année, douze locomotives, deux wagons-dortoirs de première classe, six wagons à voyageurs de première classe, quatre wagons à bagage et express, deux cent trente-trois wagons fermés et vingt wagons plateformes ont été achetés au compte du capital et ajoutés au matériel.

Trois chasse-neige ordinaires et deux chasse-neige rotatoires à vapeur ont aussi été achetés au compte du capital. Quatre locomotives ont été achetées et portées au compte du revenu, pour en remplacer quatre autres qui avaient été condamnées.

Deux wagons à voyageurs de seconde classe, deux wagons à bagage et express, un wagon fermé, cinquante-neuf plateformes, quarante-deux gondoles et dix wagons-plateformes, six fourgons, trois chasse-neige ordinaires et deux chasse-neige à ailerons, ont été construits et portés au compte du revenu pour remplacer ceux qui avaient été condamnés.

Les wagons-plateformes et fermés qui ont été reconstruits étaient de vingt tonnes de capacité et ils ont remplacé ceux de dix tonnes.

De plus, deux cent vingt-un wagons fermés et autres wagons à marchandises ont subi des réparations considérables, équivalant presque à une reconstruction, et quatre-vingt-deux wagons ont été renforcés de manière à porter une charge de 34,000 livres au lieu de 20,000 et 24,000 livres comme auparavant.

Douze wagons-dortoirs ont été parfaitement examinés et peinturés, et trois été peinturés seulement.

Vingt-trois voitures de première classe, vingt et une de seconde classe, six wagons-poste et six wagons à bagage ont été complètement examinés et réparés; tandis que huit voitures de première classe, vingt et une de seconde classe, sept wagons-poste et huit wagons à bagage ont été légèrement réparés et peinturés.

Deux cent quatre-vingt-sept wagons de différentes sortes pour le fret ont été repeinturés. Le vieux wagon-dortoir "Rover" a été entièrement remodelé et son nom changé pour celui de "Rimouski;" seize fourgons de conducteurs ont été considérablement réparés et repeinturés; quinze wagons-refrigérateurs ont été pourvus de freins à air comprimé et de tuyaux à vapeur et ont été repeinturés.

Un wagon-dortoir, sept voitures de première classe, treize de seconde, six wagons-poste et quatre wagons ont été pourvus de lumières électriques; sept wagons-dortoirs ont été pourvus d'appareils auxiliaires de chauffage à la vapeur "McIlroy," et dix voitures de première classe, douze de seconde, quatre wagons-poste et quatre wagons à bagage ont été pourvus d'appareils de chauffage à la vapeur.

Huit locomotives ont eu des cabs neufs, vingt-trois des cylindres neufs, trente-huit de nouvelles boîtes à fumée, et trois de nouveaux tenders.

SERVICE DE L'EAU.

Durant l'année, les réparations nécessaires ont été faites au service de l'eau.

Un certain nombre de petits réservoirs deviennent en mauvais état et devront être remplacés durant le prochain exercice.

A Halifax, une partie du tuyau conduisant du réservoir à la rotonde a été enlevée et replacée en ligne plus droite, afin d'empêcher la vase de s'accumuler dans les coudes.

Jonction de Windsor.—A cet endroit le réservoir a été enlevé de manière à s'accorder avec la hauteur des nouveaux tenders.

A Alton, le chevalet sous le réservoir a été reconstruit.

A Londonderry, le chevalet a été réparé.

A Penobsquis, le réservoir a été élevé.

A Métapédia, un nouveau chevalet et un réservoir de seconde main ont été posés en remplacement des anciens.

A Trois-Pistoles, un réservoir de cinquante mille gallons a été installé pour remplacer l'ancien, et on a construit une nouvelle citerne.

A la Rivière-du-Loup, mille cent pieds de tuyaux de 4 pouces ont été posés depuis la gare jusqu'à la rotonde.

A Saint-Moïse, le chevalet a été réparé.

A Saint-Pascal, une nouvelle soupape hydraulique a été posée à Crane.

Elmsdale.—Un nouveau chevalet et une nouvelle chaudière ont été posés.

Le service aux autres stations a été maintenu en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

H. H. WHITNEY,
Mécanicien-chef.

M. D. POTTINGER,
Surintendant en chef, Moncton.

A.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

NOMBRE des locomotives, des voitures et wagons de différentes classes le 1er juillet 1888 et le 30 juillet 1889.

—	Locomotives.	Voitures et wagons de différentes classes.																			
		Wagons-lits de 1re clas.	Wagons-lits de 2e clas.	Wagons-salon.	A voyageurs 1re classe.	A voyageurs 2e classe.	Wag. - poste et fumoirs.	Messageries et à bagage.	Fourgons.	Fermés.	A bestiaux.	Plateformes, 10, 15 et 20 tonnes.	W.-bascules, 5 et 6 ton.	Gondoles, 20 tonnes.	W. à houille, 20 ton.	Total.	Chasse-neige.	Chasse-neige à ailerons.	Flangers.	Chasse-neige à vapeur.	Total.
Disponibles au 1er juillet 1888	164	13	6	2	68	75	17	25	78	1561	64	1436	695	744	706	5490	37	10	17	....	64
Condamnés do	....	....	....	....	1	1	....	1	5	2	8	14	....	32	9	73	....	....	....	....	....
Total	164	13	6	2	69	76	17	26	83	1563	72	1450	695	776	715	5563	37	10	17	....	64
Achetés au compte du capital	12	2	....	....	6	....	....	4	2	233	....	20	....	....	...	267	3	....	....	2	5
Gondoles et wag. à houille transf. en wag.-platef. de 20 ton.	...	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	50	....	41	9	....	....	....	....	....	...
	176	15	6	2	75	76	17	30	85	1796	72	1520	695	735	706	5830	40	10	17	2	69
Condamnés, 1er juillet 1888	....	....	....	....	1	1	....	1	5	2	8	14	....	32	9	73	....	....	....	....	....
do durant l'exercice	4	....	....	....	1	1	....	3	1	26	1	85	17	30	4	169	3	2	....	....	....
Total condamnés	4	....	....	....	2	2	....	4	6	28	9	99	17	62	13	242	3	2	....	....	....
MOINS—Reconstruits	4	....	....	....	....	2	....	2	6	1	....	59	....	42	10	122	3	2	....	....	....
	....	....	....	....	2	....	....	2	....	27	9	40	17	20	3	120	....	....	....	....	....
AJOUTEZ—En état de service et en réparation	176	15	6	2	73	76	17	28	85	1769	63	1480	678	715	703	5710	40	10	17	2	69
Total	176	15	6	2	75	76	17	30	85	1796	72	1520	695	735	706	5830	40	10	17	2	69

MONCTON, N. B., 30 juin 1889.

J. SUTTON,
Comptable du département des machines.

B.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT du nombre de milles parcourus par les locomotives et les wagons, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.		Milles parcourus par les wagons.						
	A voyageurs.	A marchandises.	A voyageurs.	Messageries, wag.-poste et à bagage.	A marchandises.	Total.	Chasse-neige.	Moyenne, marchandises.	Moyenne, voyageurs.
1888—Juillet	92,966	286,066	435,198	194,019	3,707,084	4,336,301	.....	6·77	12·96
Août	95,128	303,909	452,332	196,204	3,994,336	4,642,872	.....	6·81	13·14
Septembre	82,318	296,255	416,750	173,128	4,056,469	4,646,347	.....	7·16	13 72
Octobre	86,577	339,004	379,864	182,569	4,753,131	5,315,564	129	6·56	14·00
Novembre	78,656	309,733	346,355	175,016	4,281,504	4,802,875	831	6·62	13 82
Décembre	70,550	328,113	330,767	181,437	4,093,246	4,605,450	5,478	7·25	12·47
1889—Janvier	72,732	379,017	324,622	183,292	4,618,981	5,126,895	7,139	6·84	12·18
Février	68,444	265,906	283,266	139,902	3,244,927	3,668,095	20,498	6·17	12·20
Mars	75,731	316,687	341,212	154,230	4,265,297	4,760,739	5,758	6·53	13·46
Avril	77,368	276,530	389,371	171,815	3,715,747	4,276,933	503	7·22	13·43
Mai	73,544	269,902	350,772	175,734	3,586,362	4,112,868	84	7·11	13·28
Juin	101,653	244,298	390,215	198,295	3,439,263	4,027,773	.....	5·69	14·08
Total	975,667	3,615,420	4,440,724	2,125,641	47,756,347	54,322,712	40,420	6·73	13·21

J. SUTTON,
Comptable du département des machines.

MONCTON, N.B., 30 juin 1889.

C.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ du service des locomotives pour l'exercice expiré le 30 juin 1889.

Mois.	Heures sous vapeur.	Milles parcourus par les locomotives.	Consommation.				Consommation par 100 milles.				
			Tonnes de houille.	Chopines d'huile.	Livres de suit.	Livres de chiffons.	Milles par heure sous vapeur.	Livres de charbon.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de chiffons.
1888—Juillet	42,730	448,920	11,618	33,349	12,293	9,366	10·50	5,797	7·42	2·73	2·08
Août	44,604	472,336	12,316	33,664	12,782	9,773	10·59	5,841	7·12	2·70	2·07
Septembre	43,018	448,458	12,272	33,402	11,268	9,512	10·42	6,129	7·44	2·51	2·12
Octobre	48,605	502,808	14,699	36,934	12,093	10,503	10·34	6,548	7·34	2·40	2·09
Novembre	44,559	460,443	14,298	35,456	10,509	9,738	10·33	6,956	7·70	2·28	2·11
Décembre	48,652	480,753	14,963	36,641	10,183	9,500	9·88	6,971	7·62	2·11	1·98
1889—Janvier	53,397	539,075	16,788	43,123	12,146	11,452	10·09	6,976	7·99	2·25	2·01
Février	42,587	412,277	13,295	35,317	7,914	9,418	9·68	7,223	8·56	1·92	2·28
Mars	45,856	469,340	14,491	37,998	9,290	9,998	10·23	6,916	8·09	1·98	2·13
Avril	40,420	422,680	12,060	30,181	8,088	9,283	10·45	6,391	7·14	1·91	2·20
Mai	39,633	414,115	10,606	34,744	7,810	9,492	10·44	5,737	8·38	1·88	2·29
Juin	39,111	415,651	10,501	36,163	8,802	9,500	10·63	5,659	8·70	2·11	2·28
Total	533,172	5,486,856	157,907	426,972	123,178	117,535	10·29	6,446	7·78	2·24	2·14

MONCTON, N.-B., 30 juin 1889.

J. SUTTON,
Comptable du département des machines.

D.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ des frais de traction pour chaque mois depuis le 1er juillet 1888 jusqu'au 30 juin 1889.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.	Appointements du méc.-chef et frais de bureau.	Gages des mécaniciens.	Combustible	Huile, suif et chiffons.	Réparations aux locomotives, tenders et outils.	Eau.	Divers, y compris remises des locomotives.	Total.	Moyenne par 100 milles							
										Mécaniciens, etc.	Gages.	Combustible	Huile, suif et chiffons.	Réparations.	Eau.	Divers.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.								
1888—Juill.	448,920	921 14	18,187 14	32,117	3,925 10	32,261 21	3,842 61	3,501 05	94,756 24	·21	4·03	7·16	·87	7·19	·86	·78	21·10
Août.	472,336	1,088 61	18,732 28	33,679 64	4,200 74	26,163 14	1,353 31	3,117 78	88,335 50	·23	3·97	7·13	·89	5·54	·28	·66	18·70
Sept..	448,458	772 57	17,606 68	33,427 72	3,886 05	30,287 64	7,969 01	3,191 23	97,140 90	·17	3·93	7·45	·87	6·75	1·78	·71	21·66
Oct...	502,808	790 96	19,219 42	40,325 76	4,361 63	51,101 07	3,242 97	7,181 48	126,223 29	·16	3·82	8·02	·87	10·16	·64	1·43	25·10
Nov..	460,443	863 23	19,101 55	40,474 08	4,199 98	37,411 98	4,377 61	4,243 97	110,672 40	·18	4·15	8·79	·91	8·13	·95	·92	24·03
Déc..	480,753	790 72	18,673 39	41,051 31	4,057 65	23,774 45	3,086 61	6,788 51	98,222 64	·16	3·89	8·54	·84	4·95	·64	1·41	20·43
1889—Jan..	539,075	788 84	20,428 78	46,295 22	4,958 98	17,001 60	2,584 58	5,214 25	97,272 25	·15	3·79	8·59	·92	3·15	·48	·96	18·04
Fév..	412,277	913 71	17,212 13	37,518 84	3,893 18	17,549 31	3,250 89	4,466 31	84,804 37	·22	4·18	9·10	·94	4·26	·79	1·08	20·57
Mars.	469,340	915 41	19,871 74	41,210 30	4,202 83	17,142 14	2,046 11	4,231 60	89,620 13	·19	4·23	8·79	·90	3·65	·44	·90	19·10
Avril.	422,680	808 77	18,079 57	33,653 65	3,614 25	14,008 22	1,970 39	4,108 66	76,243 51	·19	4·28	7·96	·85	3·32	·47	·97	18·04
Mai..	414,115	796 27	17,180 69	28,712 90	3,706 20	19,361 05	2,613 09	4,085 43	76,455 63	·19	4·14	6·92	·89	4·67	·63	·98	18·42
Juin..	415,651	895 67	17,562 79	29,415 17	4,051 41	10,564 01	2,143 22	2,959 06	67,591 33	·22	4·23	7·07	·97	2·54	·52	·71	16·26
Total...	5,486,856	10,345 90	221,856 16	437,882 58	49,058 00	296,625 82	38,480 40	53,089 33	1,107,338 19	·19	4·04	7·98	·89	5·41	·70	·97	20·18

MONCTON, N.-B, 30 juin 1889.

J. SUTTON,
Comptable du département des machines.

E.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT GÉNÉRAL des dépenses du département des machines, pour l'année terminée le 30 juin 1889.

		$ cts.
Nombre de milles parcourus par les trains	4,591,087	
do locomotives	5,486,856	
do wagons	54,322,712	
do chasse-neige	40,420	
Frais de traction		1,107,338 19
Coût des réparations :		
Reparations aux voitures à voyageurs		82,614 69
do wagons-poste, wagons des messageries et à bagage		28,113 94
do wagons à marchandises et fourgons		218,581 75
Huile et chiffons		31,686 51
Divers		680 19
Coût total des dépenses		361,677 08
Frais de traction par 100 milles parcourus par les trains		24 12
do do do locomotives		20 18
do do do wagons		2 04
Coût des réparations aux wagons par 100 milles parcourus par les trains		7 17
do do locomotives		6 00
do do wagons		60
Coût de l'huile et des chiffons par 100 milles parcourus par les trains		69
do do do locomotives		57
do do do wagons		05
Coût des réprations aux voitures et wagons à voyageurs par 100 milles parcourus par eux		86
do répar. aux wagons-poste, wag. à bag. et de messag. par 100 do		1 3
do do à marchandises et fourgons par 100 do		46

J. SUTTON,
Comptable du départemeut des machines.

MONCTON, N.B., 30 juin 1889.

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne du chemin

Date.	Heure du jour.	Numéro du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	Numéro de la locomotive.
1888.						
10 juillet.	11.50	39	Marchandises	J. W. Henderson	John Morton	106
12 do	9.00	Spécial	do	E. Thompson	N. Sinclair	119
12 do	15.05	6	do	Geo. A. Chesley	C. McCarthy	48
15 do	10.00	Spécial	do	F. Morency	L. Boulle	130
24 do	5.00		Garage		Chas. McHugh	18
25 do	16.00	60	Omnibus	E. S. Vye	M. Fuller	169
26 do	4.40	Spécial	Marchandises	T. C. Ayer	G. W. Anderson	68
27 do	18.55	68	do	J. J. Daley	H. Smith	135
28 do	17.00	Spécial	Ballast	D. McIntosh	N. Copeland	44
30 do	19.00	do	Marchandises	P. Y. Christie	T. W. Hennessy	63
4 août	15.30		Garage		Thos. O'Brien	11
10 do		Spécial	Marchandises	W. McClafferty	R. Kennedy	88
14 do	24.10	40	do	M. Cummings	D. McQuarry	170
15 do	13.00	Spécial	Equipe	Geo. Sears	N. Sinclair	174
17 do	15.00	do	Marchandises	W. Hains	E. Rushton	114
17 do	17.10	49	do	Geo. Guay	W. Brock	141
20 do	10.30	56	do	F. Ross	D. Duncan	70
22 do	8.00	Spécial	do	W. M. Thompson	W. H. Anderson	61
23 do	7.30	do	do	Alex. Mitchell	A. Scott	44
25 do	1.40					
31 do	8.20	33	Express	E. McKenna	H. A. Turner	162
4 sept	18.00	9	do			
4 do	13.25	27	do	W. Foster	J. H. Campbell	7
7 do	16.00		Garage		P. Fogarty	188
14 do	13.10	Spécial	Marchandises	G. Margeson	M. White	80
15 do	17.00		Garage		R. James	100
17 do	15.00					
21 do	20.40	34	Express	N. E. Olive	W. Martin	154
24 do	14.00		Garage		R. James	100
26 do	14.00					
27 do	3.10	Spécial	Equipe	Geo. Conehy	J. Quinn	120
28 do	9.40		Garage		W. Mackie	97
30 do	4.30		do		O. Brock	96
1er oct	14.30		do		D. McNeil	97
2 do	10.00	Spécial	Marchandises	W. McDermott	O. McGinity	180
2 do	19.00	do	do	J. L. Herbert	J. Oakleaf	138
3 do	13.30		Garage		W. Fraser	10
4 do						
8 do	18.40	Spécial	Marchandises	J. E. Evans	W. F. Hicks	113
16 do	14.00	55	do	Jas. McDowell	G. Feetham	171
16 do	14.10	Spécial	do	Jas. Daley	R. Smith	181
18 do	14.45	do	do	John McDonald	W. Lovett	35
19 do	10.45	do	do	E. Thompson	J. Donald	197
22 do	9.00	do	do	J. Swetman	S. Wilson	128

INTERCOLONIAL.

de fer Intercolonial, durant l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Campbellton....	Mme Braham / Mme Wilson.	Ni l'un ni l'autre....	Frappé par la locomotive en traversant la voie avec des chevaux	Légèrem. blessé.	
Sackville	Geo. Stiles.....	Employé ...	En attelant....	Corps écrasé....	
Nauwigewauk...	J. S. Nickerson.	do	En serrant les freins.....	Entorse au bras..	
Saint-Henri....	N. Blais.....	do	En attelant	Doigts écrasés...	
Moncton.....	J. Osborne.....	do	Tombé en bas d'un wagon	Entorse à la cheville du pied...	
Près de Derby Jct	Jas. Lewis.....	do	do ..	Blessé à la tête et à l'épaule.....	
Canaan.....	Jos. Poirier.....	do	En attelant.....	Doigts écrasés...	
Elmsdale	B. McLellan....	do	En desserrant les freins..	Entorse au dos..	
Près de Pictou..	Dan. Gillis.....	Ni l'un ni l'a.	Frappé par une locomotive	Bras cassé	
Londonderry....	P. Y. Christie..	Employé ...	En desserrant les freins..	Ent. au poignet..	
Halifax.....	Geo. Bowers....	do	Frappé entre le hangar aux marc. et le wagon.	Bles. aux hanches	
Spring Hill Jct..	Geo. Kenn.....	do	En attelant.....	Blessé au doigt..	
Près Bartibogue.	M. Cummings..	do	Exp. d'une torp. d. le fourg	Blessé à la jambe	
Salisbury.....	H. Boyce (garç.).	Ni l'un ni l'a.	Tombé d'un wag. platef..	Jambe coupée...	
Newcastle.....	E. McAnn.....	Employé....	Tombé d. un wag-gondole	Blessé au genou.	
Chaudière	Arthur Cannie..	do	Tombé entre les wag. et écrasé par la locomotive	Fatal.....	Accidentel.
New-Glasgow ...	— Patterson. ..	Ni l'un ni l'a.	Frappé en marchant sur la voie.	Blessé à la tête..	
Gloucester Jct..	J. S. Akern.....	Employé ...	En attelant.....	Bras écrasé	
New-Glasgow...	Daniel Fraser...	do	do	Fatal	do
Berry's Mills....	H. England....	do	Tombé sur la voie.	Poignet fracturé.	
Campbellton....	Henry Michaud.	do	En mettant le coffre aux outils sur le train.	Blessé à l'estomac	
Halifax.....	Harvey Brown..	Ni l'un ni l'a.	T. ou sauté en bas du train	Blessé à la tête..	
Près de Pictou..	James Fraser....	do	Frappé par la locomotive en marchant sur la voie	Légèrem. blessé.	
Moncton.....	Mickl. Wryn...	Employé....	En attelant.....	Doigts écrasés...	
Atkinson's.....	M. A. Fletcher.	do	do	Blessé au pied...	
Saint-Jean.....	Geo. Knowles...	do	En montant sur la locom.	Blessé à la main.	
do	John Quinn.....	do	En chargeant des marchandises sur un wagon	Blessé au dos ...	
Près de la rivière Jacquet	— Miller.....	Voyageur...	En sautant d'un convoi en mouvement.	Sérieusem. blessé	
Saint-Jean.....	A. E. Wilson...	Employé....	En attelant.....	Blessé à la jambe	
Halifax.....	W. Parker.....	do	En déch. des bêtes à cornes	Doigt écrasé....	
Saint-Valier	F. Morrisette...	do	Lampe de voie d'év. tomba	Blessé à la main.	
Rivière-du-Loup	Frank Fargue...	do	En faisant le garage, fut écrasé.	Fatal	do
Chaudière	O. Brock.....	do	En essayant d'éteindre le feu dans un wagon.....	Brûlé à la tête et aux mains.....	
Rivière-du-Loup	H. Laprise.....	do	En attelant.....	Clavicule brisée..	
Amherst.....	W. Manship....	do	Tombé entre les wagons..	Blessé au genou.	
Sayabec	Chas. Bélanger..	do	1 lisse lni tombe sur le pied	Blessé au pied...	
Lévis	— Pelchat	Ni l'un ni l'a.	Tombé entre les wagons..	Jambe écrasée..	
Saint-Jean.....	John Quinn.....	Employé ...	Essaie de remuer un tonn.	Bras cassé	
Bartibogue-O....	E. Thompson...	do ...	Tombé d'un convoi en mouvement.	Blessé à la tête..	
Antigonish	W. H. Pushie...	do ...	En attelant.....	Blessé au genou.	
Spring Hill Jct..	A. W. Murray..	do ...	Tombé de la voie au charb.	Légèrem. blessé.	
Stellarton	John McDonald.	do ...	En attelant.....	Doigts écrasés...	
Aulac	Geo. Mills.....	do ...	do	Clavicule brisée..	
Petite Roche....	W. Crossman...	do ...	Saute d'un wag. et tombe	Blessé au genou.	

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne

Date.	Heure du jour.	Numéro du train.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.
1888.						
22 oct. ..	21.30	Spécial.	.....	.....	B. C. Gesner	183
25 do ..	20.35	do .	Fret	J. R. Dalton	do	206
27 do ..	12.15	do .	do	John McDonald	C. Saunders J. Dean	13 124
27 oct. ..	13.45	Spécial.	Fret	M. Marchessault	L. Michaud	3
3 do ..	.....	.....	.....	.....	L. Belleau	28
31 do ..	23.00	10	Express	W. Kelly	R. Carr	155
1er nov. ..	17.00	24	Fret	J. Berry	G. A. Kentley	79
3 do ..	6 00	39	do	A. McPherson	J. Morton	34
6 do ..	15.05	1	Express	G. H. Trueman	J. Stewart	137
7 do ..	11.30	Spécial.	Fret	A. Copeland	H. McPhee J. Williamson	22 47
8 nov. ..	20.45	.....	Garage	.....	Geo. Currie	189
9 do ..	6.15	Spécial.	Fret	G. C. Keys	H. Cummings	136
9 do ..	10.00	do .	do	A. Mitchell	A. Scott	7
9 do ..	22.15	do .	do	W. Haines	R. H. Coggon	30
9 do ..	16.25	do .	do	do	do	30
13 do ..	6.40	.....	.....	.....	.....	.....
13 do ..	17.45	33	Express	M. Letarte	J. McDonald	157
14 do ..	10.20	2	do	G. H. Trueman	T. Prince	101
17 do ..	16.55	Spécial.	Equipe	L. A. Bélanger	W. Duncan	6
19 do ..	17.52	1	Express	A. Rannie	T. W. Prince	151
22 do ..	7.00	Spécial.	Fret	John McDonald	R. Lightbody	72
23 do ..	21.00	.....	Garage	.....	C. McHugh	68
27 do ..	19.45	Spécial.	Fret	J. B. Crockett	W. Grass	179
28 do ..	6.00	do .	do	E. Rioux	J. Devereaux	148
28 do ..	16.30	.....	Garage	.....	John Brownell	60
3 déc. ..	11.45	23	Fret	G. W. McCally	C. Edwards	4
6 do ..	.....	.....	.....	.....	.....	.....
7 do ..	18.20	.....	Garage	.....	M. Normand	16
7 do ..	10.30	.....	.....	.....	.....	.....
8 do ..	11.15	Spécial.	Fret	G. Margeson	J. Donald	197
10 do ..	16.40	do	Equipe	L. A. Bélanger	W. Duncan	6
11 do ..	2.00	Spécial.	Fret	C. H. Bass	J. Cook	34
12 do ..	19.00	5	do	W. J. Campbell	J. R. Moore	46
13 do ..	11.00	.....	Garage	.....	Jas. Stockall	167
15 do ..	7.15	Spécial.	Fret	G. McElkenney	Ben. Cooke	69
20 do ..	18.00	do	Chasse-neige	J. E. Evans	E. Thomas E. B. Price	108 115
21 do ..	19.30	.....	Garage	.....	M. F. G'Brien	99
22 do ..	7.00	.....	do	.....	J. W. Boyd	95
22 do ..	12.00	37	Fret	P. E. Hennie	C. Atkinson	39
24 do ..	19.40	39	do	Jas. Card	W. Bell	192
26 do ..	13.00	.....	.....	.....	.....	.....

INTERCOLONIAL.

du chemin de fer Intercolonial, etc.—*Suite.*

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Moncton	H. McPhee	Employé	Frapé par une locomotive	Sérieus. blessé	
Sackville	Hugh Wright	do	En faisant le garage tombe dans la fosse aux besti'x	Epaule et bras cassés.	
Elmsdale	F. Dickson	do	En attelant fut pris entre les wagons.	Fatal	Accidentel.
Saint-Valier	L. Langlols	Employé	Tomba des wagons et fut écrasé.	do	do
Lake Side	D. Freeland	Voyageur	Lam. tom. d. dess. d. wag.	Blessé au nez	
Londonderry	J. McLeod	Employé	Glissa en déchargeant des marchandises.	Blessé à la jambe	
Près Newcastle	J. Morton	do	Arbre oscillant se brisa	Blessé aux doigts	
Boundary Creek	D. Taylor	do	Tombé de la locomotive	Légèrem. blessé.	
Beaver-Creek	E. Perkins	do	En attelant	do	
Halifax	J. McEachern	do	do	Blessé à la main	
Stellarton	Hiram Ross	do	do	Doigts écrasés	
Manuf. de verre	D. McKenzie	do	do	do	
Chatham J'ction	C. Scarr	do	do	Main écrasée	
Newcastle	C. Long	do	Tombé entre les wagons	Cheville du pied et bras écrasés.	
Saint-Jean	P. Driscoll	do	En levant une valise	Blessé au dos	
Trois-Saumons	Frs. Bourgault	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par la locomotive en traversant la voie en voiture.	Fatal	do
Près de Moncton	Mme Mitten; Mlle Lutes.	Voyageuses	Sauté d'un convoi en mouvement.	Sérieusement blessées	
Métapédia	Jos. Gallant	Employé	En déchargeant des rails.	Jambe brisée	
Cold Brook	Naknonee	Volant une promenade.	Sauté d'un convoi en mouvement.	Sérieusement blessé.	
Dorchester	Jas. McLeod	Employé	Pied pris dans l'aiguille et écrasé par le wagon.	Fatal	do
Moncton	M. Harris	do	Tombé en descendant de la locomotive.	Blessé au genou.	
Dorchester-Est	Thos. Carrol	do	Tombé du tender et écrasé	Fatal	do
Millstream	D. McLaughlin	do	Tomba sur un bid. d'huile	Blessé à la gorge.	
Moncton	Jas. Arbing	do	Tombé en descendant de la locomotive	Entorse à la cheville du pied.	
Spring Hill Jct	H. Patten	do	En décharg. des march	Entorse à la main	
Jaint-Jean	R. McDonald	do	En déplaç. des marchand.	Blessé au pied	
Chaudière	Pierre Demers	do	En attelant	Doigts écrasés	
Trois-Pistoles	P. P. Michaud	do	En décharg. des marcand.	Jambe brisée	
Spring Hill Jct	Thos. Snodgrass.	do	En attelant	Main écrasée	
Berniers	Jos. Normand	do	do	do	
Spring Hill Jct	Ernest Smith	Employé	do	Doigts écrasés	
Pointe du Chêne	M. Scarr	do	do	do	
Halifax	T. W. Ridgeway	Ni l'un ni l'autre.	Essaie de traverser les wagons.	Blessé au pied	
Johnson	R. Copeland	Employé	En attelant	Blessé à la jambe	
2 milles de la jct. de Gloucester-E.	F. Le Tourneau	Ni l'un ni l'autre.	En marc. sur la voie fut frap. par le chasse-neige	Jambe brisée	
do	Philip. Théberge	do	do do	Blessé à la tête	
Moncton	J. Dunlop	Employé	Et attelant	Doigts écrasés	
Truro	N. H. Hopper	do	do	Main écrasée	
Chatham J'ction	C. Smallwood	do	En nettoyant le cendrier.	do	
Canaan	T. W. Hennessy.	do	Glissa en descendant de la locomotive.	Blessé à la jambe	
Près de Truro	Wm. Bokleman.	do	Trouvé mort sur la voie, de causes naturelles.	Causes naturelles	

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés en Canada sur la ligne

Date.	Heure du jour.	N° du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur,	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.
1888.						
27 déc. ..	15.30	1	Express	G. H. Trueman	Wm. Wall	57
29 do ..	10.40	.....	Garage	.....	J. Code	18
31 do ..	22.40	47	Fret	B. Walker	F. Sheedy	130
1889.						
1er janv..	12.12	24	Fret	W. J. Dickson	C. Edwards	34
4 do ..	11.00	.....	Garage	.....	Jas. Fahey	131
8 do ..	11.50	.....	do	.....	M. Tobie	189
11 do ..	3.00	.....	.....	.....	.....	.....
14 do ..	1.10	Spécial.	Fret	G. C. Keys	J. J. Smith	135
15 do ..	20.30	do	do	Jas. Daley	J. J. Smith	183
16 do ..	22.00	do	do	J. Craigie	W. Coffey	103
17 do ..	3.00	do	do	J. Paradis	A. Jolivet	146
18 do ..	14.30	6	do	W. J. Campbell	J. Gilfillaw	53
19 do ..	14.00	37	do	Jas. Graves	Jas. Stratton	144
19 do ..	22.00	.....	Garage	.....	Chas. M. Hugh	18
20 do ..	4.00	Spécial.	Fret	W. Q. Treen	W. G. Bell	187
22 do ..	7.00	.....	Garage	.....	J. W. Boyd	95
26 do ..	4.50	Spécial.	Fret	G. Mayerson	D. Yould	39
30 do ..	.....	.....	.....	.....	.....	.....
31 do ..	3.00	Spécial.	Fret	G. Lamkee	W. E. Hunter	40
2 fév. ..	13.30	.....	Garage	.....	Geo. Sears	94
2 do ..	.....	.....	.....	.....	.....	.....
8 do ..	14.55	31	Express	J. McFadyen	J. H. Moore	11
7 do ..	15.00	.....	Garage	.....	A. McDonald	71
8 do ..	10.30	38	Fret	D. Hunter	A. McCabe	61
9 do ..	9.30	Spécial.	do	T. A. Moreau	A. Chenier	159
11 do ..	14.45	38	do	E. L. Watts	.....	.....
16 do ..	16.10	1	Express	G. H. Trueman	J. Stewart	68
23 do ..	11.10	Spécial.	Chasse-neige	E. S. Vye	H. Maltby	169
25 do ..	.....	do	Fret	H. Archibald	.....	.....
12 mars ..	7.10	1 C.G.T.	Express	J. Tardiff	— Gosselin	89
13 do ..	4.30	.....	Garage	.....	C. McHugh	18
14 do ..	.....	Spécial.	Fret	G. C. Keys	.....	.....
15 do ..	17.30	Spécial.	do	A. B. Vance	M. White	13
19 do ..	11.05	33	Express	M. Letarte	H. Whitney	160 }
19 do ..	11.05	Spécial.	Fret	H. Michaud	A. Jollivette	146 }
26 do ..	23.00	Spécial.	Fret	A. B. Vance	J. J. Ferguson	99
27 do ..	17.45	.....	Garage	.....	J. McDermott	91
1er avril.	7.00	Spécial.	Fret	W. L. Broad	N. Sinclair	95
3 do ..	15.00	.....	Garage	.....	J. W. Boyd	52
3 do ..	10.15	.....	do	.....	W. Appleton	.....
4 do ..	21.00	.....	do	.....	.....	.....
5 do ..	13.30	.....	.....	.....	.....	.....
8 do ..	22.10	33	Express	P. Corbett	W. D. Martin	154
11 do .	17.00	.....	.....	.....	.....	176
12 do ..	22.55	.....	.....	.....	B. C. Gesner	164

INTERCOLONIAL.

du chemin de fer Intercolonial—*Suite.*

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Cook's Brook...	R. Casey.....	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par la locomotive en traversant la voie...	Fatal.....	Accidentel.
Moncton.....	F. Cormier	Employé ...	En attelant.....	Doigts écrasés..	
Saint-Alexandre	F. Turcotte.....	do ...	En chargeant des marchandises.	Blessé à la main.	
Maccan.....	W. J. Dickson..	do ...	Collision avec un convoi spécial.	Blessé à l'épaule.	
Sainte-Flavie....	F. LeBel.....	do ...	En attelant.....	Blessé à la main.	
Richmond	W. Pickering...	do ...	En essayant de tourner les aiguilles.	Entorse au dos.	
Sainte-Flavie....	A. Wright	do ...	Tombé du quai de la gare	Blessé au genou.	
Truro.....	A. McGrath....	do ...	En ouvrant la voie de gar.	Doigts écrasés...	
Painsec Jct.....	D. Sullivan.....	do ...	En attelant.....	do ..	
Greenville	J. Craigie	do ...	Mis le pied d. l'égoût....	Blessé à la jambe	
Sainte-Luce.....	A. Dumas.....	do ...	Frappé p. le bras du sém.	Blessé au bras..	
Coldbrook	J. Nickerson....	do ...	Sauté d'un convoi.....	Entors. à la chev.	
Pin-Rouge.....	E. C. Belliveau.	do ...	En faisant le garage.....	Doigts écrasés ..	
Moncton.....	J. Melanson....	do ...	do	Blessé au bras..	
Weldford.....	W. Campbell...	do ...	En attelant.....	Blessé au corps..	
Truro	N. Hopper.....	do ...	do	Main écrasée....	
Londonderry ...	H. Potton.....	do ...	Tombé de la locomotive..	Blessé aux jamb.	
Sussex.....	Chas. Chestnut.	do ...	En déchargeant du bag..	Entorse au genou	
Sainte-Flavie...	C. E. Morton...	do ...	Tombé d. le wag.-gondole	Blessé au genou.	
do	J. Fenton	do ...	En attelant.....	Blessé à la jambe	
Saint-Jean.....	J. Cosman.....	do ...	En charg. des marchand.	Effort de reins..	
Painsec.....	C. Saunders	do ...	Frappé par le tender de la locomotive.	Consid. blessé...	
Pictou.....	N. Gratto	Ni l'un ni l'.	En attelant.....	Blessé à la main.	
Cobbetts.....	R. Hodgin.....	Employé ...	do	Doigts écrasés...	
Elgin Road.....	Etienne Caron..	Ni l'un ni l'.	Trouvé mort près de la voie	do ..	do
New-Castle.	A. M. Keiver...	Employé ...	Meule est tomb. s. le pied	Chev. du pd disl.	
Rivière du Nord.	G. Cochrane....	Ni l'un ni l'.	Essayant de traverser la voie en voiture.	Fatal	do
New-Castle.	J. Drummond.	Employé ...	Chasse-n. saute hors la v.	Côtes brisées....	
	Wm. Galley...	do ...	do do ..	Blessé aux jamb.	
Brookfield.....	J. J. McGrath..	do ...	En attelant.....	Pouce écrasé....	
Lévis	J. Kilimberg....	Ni l'un ni l'.	Frappé p. une loc. (C.G.T.)	Blessé à la tête..	
Moncton.....	W. Welling.....	Employé ...	Frappé par une locomot.	Sérieusem. bless.	
Rivière-Ouest...	John Campbell..	Ni l'un ni l'.	Essaie de monter dans un convoi en mouvement.	do	
Atkinson Stn...	Henry Hynes...	Employé ...	En serrant les freins.....	Doigts écrasés ..	
Rimouski..	H. Whitney...	do ...	Collision entre les convois spéc. n° 33 et Michaud.	Fatal	do
	H. Michaud...	do ...	do do .	do	do
	F. J. Levesque	do ...	do do .	do	do
	John Fahey ...	do ...	do do .	do	do
	A. Levesque...	do ...	do do .	Sérieusem. bless.	
	A. Jollivette...	do ...	do do .	do	
Atkinson Ldg ..	Ben. Wood.....	do ...	En attelant.	Doigts écrasés...	
Moncton	Charles Clarke..	do ...	do	Blessé au bras..	
Maccan	Jas. Guard	do ...	do	Doigts écrasés ..	
Truro	— Joary (garçon)	Ni l'un ni l'.	Pris entre le wagon et le bâtiment.	Bl. au dos et à la hanche.	
Richmond	Charles Rhinee..	Employé ...	Pris entre le wagon et la voie d'évitement	Blessé aux pieds.	
Moncton	J. White	do ...	Glissé en pos. scellés s. wag	Blessé à l'estom.	
Richmond	D. McTernan...	do ...	Tombé sur la voie.....	do au genon.	
Moncton	W. Gardener ...	do ...	Tombé du wagon à bag..	do à la jambe	
Saint-Jean.....	D. McCarthy...	do ...	En déchargeant du fret..	do à la main.	
Moncton	B. C. Gesner ...	do ...	Coll. av. le convoi n° 5..	do sérieusem.	

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne

Date.	Heure du jour.	Numéro du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	Numéro de la locomotive.
1889.						
17 avril ..	21.50	34	Express	P. Corbett.....	J. J. Smith.....	.....
18 do ..	6.00	.....	.....	.....	.....	102
24 do ..	5.50	Spécial.	Fret.....	H. D. Archibald.....	P. Peterson.....	.....
23 do ..	.....	.....	.....	.....	.....	.....
26 do ..	16.00	.....	.....	.....	.....	40
28 do ..	19.00	.....	.....	.....	S. Wilson.....	.....
30 do ..	18.00	.....	.....	.....	John Gallon	181
2 mai ...	9.05	.....	.....	.....	Jas Fahey	131
14 do ...	.....	9	Express	.....	.....	.....
14 do ...	14.12	.....	.....	.....	.....	.....
20 do ...	14.30	Spécial.	Equipe.....	A. Bélanger	J. S. Smith.....	37
25 do ...	.....	10	Express	J. Michaud	.....	.....
30 do ...	15.00	.....	Garage.....	.....	M. Normand	96
31 do ...	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4 juin ...	.....	.....	.....	.....	.....	.....
7 do ..	10.30	.....	Garage.....	.....	H. Cowes.....	191
12 do ..	11.57	2	Express	.....	W. J. Hunter.....	61
18 do ..	16.00	.....	Garage.....	.....	R. James	190
20 do ..	13.35	.....	Locomotive lège...	.....	H. McAuley	153
26 do ..	15.00	Spécial.	Fret	Jno. Thompson	N. McLean	92
28 do ..	15.30	.....	Garage.....	.....	J. Cole	18

INTERCOLONIAL

du chemin de fer Intercolonial, etc.—*Suite.*

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Belledune	J. J. Smith.....	Employé...	Le manomètre éclata....	Main échaudée.	
Richmond.....	D. Dwyer.....	Ni l'un ni l'autre.	Trouvé blessé dans un wagon de 2e classe....	.....	
Londonderry ...	H. H. Ross.....	Employé...	Ecrasé en faisa't le garage	Fatal	Accidentel.
Saint-Jean.. ...	M. Morrison....	do ...	En déchargeant une ancre	Blessé à la jambe	
Moncton	Jas. Cochran ...	do ...	En dépl. la caisse de sur	Blessé au pouce..	
Newcastle	M. C. Lockhart.	do ...	En arrang. la gr. lanterne.	Blessé au côté...	
Belmont.....	J. W. Grund....	do ...	Glissa et tomba.....	Blessé au genou et au dos.	
Sainte-Flavie....	John Rioux....	do ...	En dételant.....	Doigts écrasés...	
Belmont.....	Mlle Lauder....	Voyageur...	Frappé par la locomotive en traversant la voie.	Considérablement blessé.	
Athol	J. W. Gallagher	Employé...	Glissa et tomba	Blessé au pied...	
Sayabec	Jean Michaud ..	do ...	En attelant.....	Blessé à la main.	
Hampton.....	E. Grier (enf.)..	Voyageur...	Mort de causes naturelles sur le convoi.	.....	
Chaudière	Louis Lemieux .	Employé...	Tomba de la locomotive.	Blessé à la tête..	
Moncton	Geo. Mills.....	do ...	En ouvrant l'aiguille.....	do à la main.	
Brookfield.....	V. S. Donkin...	do ...	En déplaçant des march..	do au bras...	
Saint-Jean.....	Jno. Henderson.	do ...	En attelant.....	Main écrasée....	
Frosty Hollow	Mlle Lee ..... — LeBlanc	Voyageur do	Le convoi déraille.....	Légèrement blessé.	
Saint-Jean.....	Alex. Ward.....	Employé...	En attelant.....	Blessé au doigt..	
Truro	Geo. Nelson	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par la locomot...	Fatal	do
Amherst.....	Mlle Cahill.....	do	do	Sérieusem. blessé	
Moncton	A. Lutes	Employé...	Frap. p. un w. plateforme	Blessé au côté...	

ANNEXE No 6*a*.

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

BUREAU DU SURINTENDANT EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 26 septembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur les opérations du chemin de fer de Prolongement-Est, pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Je vous transmets le rapport de l'ingénieur en chef sur la voie permanente et les travaux d'art, le rapport du mécanicien-chef sur le matériel roulant, et les états suivants préparés par le comptable et trésorier.

N° 1.	Compte du capital.	
2.	Compte du revenu.	
3.	Frais de traction.	(relevé n° 1.)
4.	Dépenses pour voitures et wagons.	(do)
5.	Entretien de la voie et des travaux d'art.	(do)
6.	Dépenses des stations.	(do)
7.	Frais généraux.	(do)
8.	Bilan général.	

La longueur du chemin de fer en exploitation est la même que l'an dernier, 80 milles.

Le coût du chemin et de l'équipement le 30 juin 1888, était de	$1,284,495 76
On a dépensé durant l'année	34,235 73
Formant un coût total au 30 juin 1889 de	$1,318,731 49

Les dépenses pour le compte du capital ont été faites pour prolonger le quai à Mulgrave, et pour installer des réservoirs et des services d'eau aux diverses stations, pour fournir de l'eau aux locomotives.

Les dépenses d'exploitation pour l'année ont été de	$90,719 04
Les recettes brutes ont été de	72,436 65
	$18,282 39

Les recettes brutes ont dépassé un peu celles de l'exercice précédent, comme suit.—

En 1888–89	$72,436 65
En 1887–88	70,552 20
	$ 1,884 45

Les frais d'exploitation sont à peu près semblables à ceux de l'an dernier, comme suit :—

En 1887–88	$90,954 73
En 1888–89	90,719 04
	$ 235 69

Toute la voie permanente et les travaux d'art ont été maintenus en bon état et diverses améliorations ont été faites.

Le matériel roulant est aussi en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER,
Surintendant en chef.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef et gérant des chemins de fer de l'Etat, Ottawa.

N° 1.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

Dt. Compte du capital, pour l'exercice terminé le 30 juin 1889. Av.

1888.		$ cts.	1888.		$ cts.
30 juin...	Coût du ch. et de son équipem.	1,284,495 76	30 juin...	Gouvernement du Canada	1,284,495 76
1889.			1889.		
30 juin...	Service d'eau.....$21,482 16		30 juin...	do do	34,235 73
	Trav. à Mulgrave..12,753 57				
		34,235 73			
		1,318,731 49			1,318,731 49

THOMAS WILLIAMS,
Comptable et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1889.

N° 2.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

Dt. Compte du revenu, pour l'exercice terminé le 30 juin 1889. Av.

Exercice terminé le 30 juin 1888.	Dépense.	Exercice terminé le 30 juin 1889.	Exercice terminé le 30 juin 1888.	Recettes.	Exercice terminé le 30 juin 1889.
$ cts.		$ cts.	$ cts.		$ cts.
17,356 01	Frais de traction. Relevé n° 1..	20,176 01	38,406 42	Transp. des voyag.	39,075 77
11,726 68	Dépenses pour wagons. Relevé	12,131 63	24,035 81	do du fret....	26,733 43
43,845 04	n° 2.....		8,109 97	Malles et divers...	6,627 45
	Entretien de la voie. Relevé n° 3..	38,281 32			
7,474 28	Dépenses des stations. do 4..	7,825 46	70,552 20		72,436 65
10,552 72	Dépenses générales. do 5..	12,304 62	20,402 53	Balance.....	18,282 39
90,954 73		90,719 04	90,954 73		90,719 04

THOMAS WILLIAMS,
Comptable et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1889.

N° 3.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

Traction—(Relevé n° 1).

Exercice terminé le 30 juin 1888.		Exercice terminé le 30 juin 1889.
$ cts.		$ cts.
75 15	Appointem. du mécanicien-chef, des commis, et dép. de bureau et de voyage.	207 86
3,413 29	Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs	3,767 20
7,062 81	Combustible	7,644 80
788 11	Huile, suif, chiffons et menus articles	963 69
4,556 68	Réparations aux locomotives, tenders et outils	5,970 84
701 92	Eau, y compris les réparations aux pompes et réservoirs	608 52
758 05	Divers	1,013 10
17,356 01		20,176 01

THOMAS WILLIAMS,
Comptable et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1889.

N° 4.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

Dépenses des wagons—(Relevé n° 2).

Exercice terminé le 30 juin 1888.		Exercice terminé le 30 juin 1889.
$ cts.		$ cts.
3,004 70	Réparations aux voitures à voyageurs	2,465 00
1,613 31	do wagons-poste, à messagerie et à bagage	1,368 94
1,419 28	do wagons à fret et fourgons	2,488 73
4,954 97	Gages des conducteurs, préposés aux bagages et serre-freins	5,300 46
308 09	Huile et chiffons	369 45
367 60	Menus articles et combustible	67 40
58 73	Divers	71 65
11,726 68		12,131 63

THOMAS WILLIAMS,
Comptable et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1889.

N° 5.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

Entretien de la voie et des travaux d'art—(Relevé n° 3).

Exercice terminé le 30 juin 1889.		Exercice terminé le 30 juin 1889.
$ cts.		$ cts.
23,194 03	Gages des hommes employés à réparer la voie, les clôtures et les sémaphores.	24,891 80
893 40	Lisses et attaches	442 75
7,124 30	Traverses	1,124 83
9,369 66	Bois de construction, bois de service, etc, pour réparer les ponts, clôtures, etc.	9,801 76
85 55	Réparations aux quais	23 32
1,346 96	do bâtiments et plateformes	1,284 06
365 88	do chasse-neige, *flangers* et outillage	320 49
1,426 24	Enlèvement de la glace et de la neige	226 80
39 02	Divers	165 51
43,845 04		38,281 32

THOMAS WILLIAMS,
Comptable et trésorier.

Moncton, N..B., 30 juin 1889.

N° 6.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

Dépenses des gares—(Relevé n° 4).

Exercice terminé le 30 juin 1889.		Exercice terminé le 30 juin 1889.
$ cts.		$ cts.
5,928 91	Appointements des chefs de gare, agents, commis, télégraphistes, préposés aux bagages, gardiens de cours, aiguilleurs, gardiens et journaliers	5,851 70
1,545 37	Combustible, huile, éclairage, papeterie, billets et autres faux frais	1,973 76
.....	Divers	.....
7,474 28		7,825 46

THOMAS WILLIAMS,
Comptable et trésorier.

Moncton, N. B., 30 juin 1889.

N° 7—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

Frais généraux—(Relevé n° 5).

Exercice terminé le 30 juin 1889.		Exercice terminé le 30 juin 1889.
$ cts.		$ cts.
.....	Appoint. du surintend., des chefs de trains, commis, et frais de bur. et de voy.	.....
500 04	Division de la comptabilité, appointements du comptable et auditeur, des commis, et frais de bureau et de voyages	500 04
116 10	Annonces	41 67
409 24	Dommages causés aux hommes, animaux et marchandises	505 93
9,491 73	Bac	11,133 93
3 30	Frais de télégraphie (non compris les appointements des télégraphistes)	4 00
32 31	Divers	119 05
10,552 72		12,304 62

THOMAS WILLIAMS,
Comptable et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1889.

N° 8.—CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

Dt. Bilan général, exercice terminé le 30 juin 1889. Av.

		$ cts.		$ cts.
			Canada	12,822 64
Approvisionnements		6,599 73	Chemin de fer du Maine-Central	301 09
Stations		5,050 81	Cie de steamers Internationale	698 47
Caisse		321 09	Chemin de fer Boston et Maine	47 86
Loyers		27 00	Cie de navigation de l'Ile du P.-E.	3 50
Amendes et récompenses		3 30	Cie de steamers Canada-Atlantique	135 00
Chemin de fer Canada-Atlantique		2 85	Cie de steamers Bras d'Or	52 50
Cooke et Fils		29 52	Chemin de fer de l'Ile du P.-E.	5 45
Chemin de fer du Grand-Tronc		62 01		
Morrison et Cie		7 70		
Cie de messagerie de l'Intercolonial		45 50		
Cie de télégraphe *Western Union*		353 93		
Chemin de fer de la Ligne Courte		7 15		
Cie de vapeurs de Yarmouth		3 60		
Comptes des départements—				
Milice	103 92			
Postes	1,448 40	1,552 32		
		14,066 51		14,066 51

THOMAS WILLIAMS,
Comptable et trésorier.

Moncton, N.B., 30 juin 1889.

CHEMIN DE FER DE PROLONGEMENT-EST.

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne du chemin de fer de Prolongement-Est, durant l'année expirée le 30 juin 1889.

Date.	Heures du jour.	N° du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.	Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
1888.												
16 août	6.55	56	Fret.....	F. Ross.....	A. Dunbar....	166	Pont de Pomquet.	Arthur Gray.....	Employé...	Tombé du wagon	Fatal.....	Accidentel.
4 sept.	14.45	55	do	do	do	172	do	O. Christie..... / Jno. Cummings..	do ..	do	do	do
16 oct.	14.00	55	do	J. McDowell..	G. Feetham...	171	Antigonish.....	W. H. Pushie.....	do ..	En attelant.....	Blessé au genou	

MONCTON, N.-B., 27 août 1889.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 3 septembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur l'entretien du chemin de fer de Prolongement-Est, pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

VOIE.

La longueur de la ligne reste la même que l'an dernier.

TRAVERSES.

Dans le cours de l'exercice on a renouvelé 7,164 traverses, contre 55,703 l'exercice précédent.

CLÔTURES.

Dans le cours de l'exercice 9,870 perches de nouvelles clôtures en fil de fer barbelé et en treillis ont remplacé les vieilles clôtures en perches et en planches.

Les réparations nécessaires ont été faites aux clôtures paraneige à Merigomish-Ouest, à Tracadie et au Havre aux Bouches.

QUAIS ET CHEVALETS.

A Mulgrave on a recouvert une partie du vieux quai. On a allongé ce quai de 227 pieds sur 24 pieds de large.

On a aussi construit au sud une approche au caisson, de 350 pieds de long sur 13 pieds de large. Ces travaux ont été faits par contrat.

BATIMENTS ET PLATEFORMES.

A Woodburn on a renouvelé la plateforme.

A Merigomish-Ouest on a fait les réparations nécessaires à la gare et on a renouvelé 42 pieds de la plateforme. On a aussi construit un hangar à charbon pour l'usage de la gare.

A Merigomish on a bâti un hangar à charbon pour la station.

A Piedmont on a examiné et peinturé la gare, et un hangar à charbon a été bâti pour l'usage de la station. La plateforme a été renouvelée.

A Avondale on a réparé la gare et bâti un hangar à charbon,

Aux Moulins Dewar on a renouvelé la plateforme.

A la rivière Barney on a réparé la gare et bâti un hangar à charbon.

A Marshy Hope on a réparé la gare, bâti un hangar à charbon et renouvelé la plateforme.

A Antigonish on a réparé la gare et renouvelé 160 pieds de la plateforme. On a arrangé un entrepôt de douane dans le hangar aux marchandises.

A South River on a recouvert en bardeau le toit de la gare et les réparations nécessaires ont été faites à la gare.

A Pomquet on a renouvelé la plateforme.

Au Havre aux Bouches on a renouvelé le bardeau du toit de la gare.

A Mulgrave on a renouvelé 100 pieds de la vieille plateforme, une nouvelle porte a été posée à la gare, et les réparations nécessaires faites.

PONTS ET PONCEAUX.

Le pont en chevalets sur pilotis à Pine Tree a été renouvelé en partie, 12 nouveaux chevalets de 15 pieds d'ouverture ont été posés, et 150 pieds du dessus ont été renouvelés.

Pont du système Howe sur la rivière Sutherland—de nouvelles longrines ont été posées ainsi que 49 poutres de tablier et 95 traverses.

Pont du système Howe sur la rivière aux Français—35 nouvelles contrefiches, 10 poutres de tablier et de nouvelles longrines ont été posées.

Le pont du moulin Dewar a été entièrement renouvelé.

Le pont système Howe de la rivière James a été examiné et peinturé.

Pont du moulin de Murphy, système Howe—(160 pieds d'ouverture) 35 poutres de tablier et 2 contrefiches ont été renouvelées. Les semelles et les tirants ont été peinturées.

Le pont sur pilotis de la rivière de l'Ouest à Antigonish a été entièrement renouvelé.

On a renouvelé 24 longrines du plancher du pont du système Howe sur la rivière de l'Ouest.

On a posé de nouvelles longrines et des poutres de force, 12 nouvelles contrefiches et 138 traverses au pont sur pilotis (155 pieds de long) à l'anse McDonald.

Le pont sur pilotis de l'anse McKinnon (60 pieds de long), a reçu de nouvelles longrines et des poutres de force. On a renouvelé 6 contrefiches et 53 traverses.

Le petit pont sur pilotis de Pomquet a reçu 6 nouvelles longrines et des poutres de force, 6 nouveaux chevalets et 53 traverses.

Le grand pont sur pilotis de Pomquet (447 pieds de long) a reçu de nouvelles longrines, des poutres de force et des contrefiches. Vingt-sept chevalets et 396 traverses ont aussi été renouvelés sur ce pont.

Au pont du système Howe de Pomquet on a renouvelé les longrines et on a redressé et nivelé la voie sur le pont.

Le pont du système Howe de Black River a reçu de nouvelles longrines, et les poutres de force et les tirants ont été peinturés.

Le pont sur pilotis de Chapel (75 pieds de long) a reçu de nouvelles longrines et des poutres de force. Six contrefiches et 52 traverses ont aussi été renouvelées.

Le pont sur pilotis de l'anse Gerrior (60 pieds de long) a reçu de nouvelles longrines, des poutres de force et des contrefiches, et 6 nouveaux chevalets et 52 traverses.

On a renouvelé 82 paires de poutres de tabliers, des fosses à bestiaux et des ponceaux en bois.

Au 16e poteau milliaire on a posé un ponceau en bois de cèdre de 3 par 3 et 50 pieds de long.

EN GÉNÉRAL.

On a renouvelé 75 barrières de fermes.

On a renouvelé le plancher de 15 traverses publiques et de 30 traverses privées.

On a employé 5,000 pieds, M.P., de madriers de 4 pouces pour réparer le chemin sous le pont du Havre aux Pirates.

On a construit un caisson de cèdre de 102 pieds de long près d'Antigonish pour protéger la levée contre les crues du cours d'eau voisin.

A Antigonish on a renouvelé les parcs à bestiaux.

A Bear Brook on a construit une voie d'évitement de 210 pieds de long pour la commodité d'un moulin.

A Mulgrave on a construit 1,500 pieds de voie de garage additionnels.

A Mulgrave on a posé 4,393 verges de remblais entre le caisson nouvellement construit et l'ancien quai. Il faudra encore en poser autant avant de pouvoir convenablement utiliser le terrain.

A Piedmont, à Antigonish, à Bayfield et à Mulgrave on a construit des réservoirs de 50,000 gallons, au coût de $21,400. Le système Haggas dont on se servait auparavant sur cette ligne a été abandonné après la construction de ces réservoirs.

On a fait une quantité considérable d'essartement qu'on a brûlé sur le droit de passage.

La voie a été bien entretenue et est en bon état de service.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

P. S. ARCHIBALD,
Ingénieur en chef.

M. D. POTTINGER,
Surintendant en chef du chemin de fer Intercolonial,
Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DU MÉCANICIEN-CHEF,
MONCTON, N.-B., 12 septembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les relevés qui suivent sur le matériel roulant du chemin de fer de Prolongement-Est :—

Il se compose de :

9 locomotives.
6 voitures de première classe.
4 voitures de seconde classe.
4 wagons-poste, à bagage et messageries.
2 fourgons de conducteurs.
25 wagons fermés.
5 wagons pour les bestiaux.
70 wagons plateformes.
150 wagons-bascules à charbon de 5 tonnes de capacité.

Le matériel roulant en général est en bon état.

Quatre nouveaux réservoirs de 50,000 gallons ont été construits sur la ligne du chemin de fer de Prolongement-Est, un à chacun des endroits suivants :

Piedmont, Bayfield,
Antigonish, Mulgrave.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

H. A. WHITNEY,
Mécanicien-chef.

M. D. POTTINGER,
Surintendant en chef du chemin de fer Intercolonial,
Moncton, N.-B.

ANNEXE No 6*b*.

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 26 septembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les relevés suivants des opérations du chemin de fer d'embranchement de Windsor, pour l'exercice terminé le 30 juin 1889 :—

N° 1. Compte du revenu.
2. Entretien de la voie et des travaux d'art.
3. Bilan général.
4. Etat des recettes.

Je vous transmets aussi le rapport de l'ingénieur en chef sur la condition de la voie et des travaux d'art.

Cette ligne, de trente-deux milles de longueur, a été exploitée pendant l'année par la Cie du chemin de fer de Windsor à Annapolis, aux mêmes conditions que l'année dernière, c'est-à-dire de garder pour elle les deux tiers des recettes brutes et de donner l'autre tiers à l'Etat, les frais d'entretien étant à la charge de ce dernier.

Les recettes brutes indiquent une augmentation considérable dans la part qui revient au gouvernement, comparées à celles de l'an dernier :—

En 1888-89	$28,372 11
En 1887-88	24,553 55
	$ 3,818 56

Les frais d'entretien de la voie et des travaux d'art ont été comme suit :—

En 1887-88	$24,040 33
En 1888-89	20,856 50
	$ 3,183 83

Les recettes et les dépenses ont été comme suit :—

Les recettes ont été de	$28,372 11
Les dépenses de	20,856 50
	$ 7,515 61

La voie, les clôtures, bâtiments et autres constructions ont subi les réparations ordinaires et nécessaires, et la voie permanente et les ouvrages d'art ont été entretenus en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER,
Surintendant en chef.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef et gérant général des ch. de fer du gouvernement canadien,
Ottawa.

N° 1.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

DT. COMPTE DU REVENU pour l'exercice terminé le 30 juin 1889. AV.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice terminé le 30 juin 1889.	Exercice précédent.	Recettes.	Montant, exercice terminé le 30 juin 1889.
$ cts.		$ cts.	$ cts.		$ cts.
24,040 33	Entretien de la voie et des travaux d'art, rel. n° 1.	20,856 50	8,576 04	Transport des voyageurs	9,578 81
			14,821 99	Transport du fret	17,645 14
			1,155 52	Malles	1,148 16
					28,372 11
513 22	Balance	7,515 61			
24,553 55		28,372 11	24,553 55		

R. B. BOGGS,
Comptable, E. de W.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1889.

N° 2.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Relevé n° 1—ENTRETIEN de la voie et des travaux d'art.

Exercice précédent.	Détails.	Montant.
$ cts.		$ cts.
8,162 71	Réparations à la voie	11,063 68
127 86	Rails et attaches	1,542 35
3,182 00	Traverses	2,620 94
816 82	Ponts	327 38
36 34	Signaux	106 07
2,311 11	Ponceaux et garde-bestiaux	140 20
32 25	Quai à Windsor	.....
1,044 27	Bâtiments et plateformes	438 49
23 70	Cadenas d'aiguilles	15 90
4,797 83	Clôturage	2,802 32
112 67	Wagonnets de tournée et à bras	46 81
358 57	Outillage et réparations	234 03
1,856 98	Chasse-neige et *flangers*	58 15
1,137 22	Bureau du comptable et dépenses	1,121 69
40 00	Divers	338 49
24,040 33		20,856 50

R. B. BOGGS,
Comptable, Emb. de Windsor.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1889.

N° 3—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

DT. BILAN GÉNÉRAL. AV.

1889.		$ cts.	1889.		$ cts.
30 juin...	Ch. de fer de Windsor et Annapolis	2,563 10	30 juin...	Chemin de fer Intercolonial	2,003 37
	Compte des approvisionnements..	6,205 00		Compte fédéral	6,764 73
		8,768 10			8,768 10

R. B. BOGGS,
Comptable, Emb. de Windsor.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1889.

N° 4.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

ETAT mensuel des recettes—Un tiers.

Mois.	Voyageurs.	Fret.	Malles.	Totaux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1888—Juillet	993 23	1,066 30	95 68	2,155 21
Août	1,238 43	1,071 41	95 68	2,405 52
Septembre	1,283 47	1,647 44	95 68	3,026 59
Octobre	775 55	2,315 36	96 91	3,187 82
Novembre	681 96	2,035 88	96 91	2,814 75
Décembre	748 44	1,628 13	96 90	2,473 47
1889—Janvier	560 14	1,349 95	94 46	2,004 55
Février	458 48	1,202 40	94 45	1,755 33
Mars	583 13	1,425 86	94 45	2,103 44
Avril	673 35	1,380 68	95 68	2,149 71
Mai	711 20	1,422 64	95 68	2,229 52
Juin	871 43	1,099 09	95 68	2,066 20
	9,578 81	17,645 14	1,148 16	28,372 11

R. B. BOGGS,
Comptable, Emb. de Windsor.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1889.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 10 septembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur l'entretien de l'embranchement de Windsor pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

La longueur de cet embranchement est de 32 milles.

TRAVERSES.

Dans le cours de l'année on a renouvelé onze mille traverses.

CLÔTURES.

Deux mille quatre cent dix-neuf perches de clôtures en fil de fer barbelé et en treillis ont remplacé l'ancienne clôture en perches.

PLAQUES TOURNANTES.

L'ancienne plaque tournante à Windsor a été enlevée et remplacée par une plaque en fonte.

BATIMENTS ET PLATEFORMES.

La remise aux wagons à Windsor a été réparée et couverte en bardeaux.

Une nouvelle plateforme a été construite à la voie d'évitement de Hayes près de Mount Uniacke.

PONTS.

Huit paires de poutres en fer ont été posées entre Ellershouse et Windsor.

Un dessus à coupe verticale a été posé au pont de Sackville, et les culées ont été examinées et jointoyées.

Un ponceau à Stillwater a été en partie reconstruit.

EN GÉNÉRAL.

La balance à Windsor a été enlevée, envoyée à Montréal pour être réparée, rapportée ici et posée sur de nouvelles fondations.

Un train et une équipe d'hommes ont été occupée pendant cinq semaires à nettoyer les tranchées et poser du ballast.

La voie est en très bon état.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

P. S. ARCHIBALD,
Ingénieur en chef.

M. D. POTTINGER,
Surintendant en chef du chemin de fer Intercolonial,
Moncton, N.-B.

ANNEXE No 6c.

CHEMIN DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

BUREAU DU SURINTENDANT,
CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 10 septembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur l'exploitation du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Vous trouverez également les états suivants, préparés par le comptable et auditeurs :—

N° 1.	Compte du capital.	
2.	Compte du revenu.	
3.	Frais de traction.	(Extrait n° 1.)
4.	Dépense des wagons.	(" 2.)
5.	Entretien de la voie et des travaux d'art.	(" 3.)
6.	Dépenses des gares.	(" 4.)
7.	Frais généraux.	(" 5.)
8.	Compte général des approvisionnements.	
9.	Bilan général.	
10.	Etat comparatif des moyennes.	

COMPTE DU CAPITAL.

Les déboursés faits à compte du capital s'élevaient, le 30 juin 1888, à	$3,741,780 89
Aucune addition n'ayant été faite dans le cours de l'exercice, le total des déboursés le 30 juin 1889 était le même que celui de l'exercice précédent	$3,741,780 89

COMPTE DU REVENU.

Les recettes brutes du dernier exercice ont été de	$171,369 56
Celles de l'exercice précédent	158,363 62
Augmentation	$ 13,005 94

Les recettes par mille de chemin de fer ont été comme suit pendant les deux exercices :—

1887–88	$754 11
1888–89	816 04
Augmentation par mille	$ 61 93

La longueur du chemin en exploitation dans chacun de ces deux exercices a été la même, savoir, 210 milles.

ÉTAT.

	Voyageurs transportés.	Recettes.
1887–88	131,246	$66,943 28
1888–89	152,780	74,631 01
Augmentation	21,534	$ 7,687 73

	Tonnes de fret transportées.	Recettes.
1887–88	59,603	$80,399 79
1888–89	55,682	79,594 05
Diminution	3,921	$ 805 74

Malles et divers, 1887–88	$11,020 55
do 1888–89	17,144 50
Augmentation	$ 6,123 95

Le nombre de milles parcourus par les locomotives a été comme suit pendant le dernier exercice :—

1887–88	306,924
1888–89	307,540
Augmentation	616

Par les convois :—

1887–88	248,410
1888–89	248,294
Diminution	116

Par les wagons :—

1887–88	1,309,922
1888–89	1,369,666
Augmentation	59,744

FRAIS D'EXPLOITATION.

Comparés avec ceux du présent exercice, les frais d'exploitation sont comme suit :—

RENOUVELLEMENTS.

	Matériel roulant ordinaire.	Rails et attaches.	Total.
1887–88	$227,745 33	$1,897 62	$229,639 95
1888–89	232,678 43	14,881 01	247,559 44
Augmentation	$ 4,933 10	$12,986 39	$17,919 49

Dans les chiffres ci-dessous il a été dépensé pour de nouveaux ouvrages :—

Pont en fer à Five-Houses	$ 2,864 64
do à Freetown	1,968 59
do à Carroll's	2,060 96
Rallonge à la gare de North-Wiltshire	103 57
Total des nouveaux travaux	$ 6,997 76
Augmentation sur l'exercice précédent en clôtures	3,485 78
Total	$10,483 54

VOIE.

Sept milles et quart de rails d'acier ont été posés à partir de Summerside en allant vers l'ouest, et quatre milles entre Royalty-Junction et York, pour remplacer

des rails en fer. Trois milles éclisses en acier ont été employées pour remplacer d'autres en fer qui étaient brisées. On a posé cinq coussinets en acier.

VOIES DE SERVICE.

On a prolongé de 150 pieds la voie de service de Suffolk, et celle de Rollo-Bay a été allongée de 140 pieds.

TRAVERSES.

Dans le cours de l'exercice on a posé 76,882 traverses sur la voie. Quarante paires de traverses d'aiguilles, 20 cadres d'aiguilles et 22 loquets d'arrêt avec cadres d'aiguilles ont été renouvelés.

BALLASTAGE.

Dix mille deux cent dix verges cubes de ballastage ont été distribuées sur la voie où c'était le plus nécessaire. Mille cinq cent quinze verges cubes de terre ont été employées pour élargir les remblais aux culées des ponts.

PONTS, FOSSES À BESTIAUX, ETC.

Le pont de Pig Brook a reçu de nouvelles sablières et autres réparations considérables.

Le pont Harper a reçu quatre nouvelles sablières et autres réparations.

Le pont Huntley a été reconstruit en bois de pin résineux.

Le pont Carroll a été remplacé par des longrines en fer de 20 pieds reposant sur des culées en pierre.

Le pont de Northam a reçu quatre nouvelles longrines à ses extrémités.

Le pont de Wellington a été reconstruit en bois de pin résineux.

Le pont de Freetown a été remplacé par des longrines en fer de 20 pieds, reposant sur des culées en pierre.

Le pont de Breadalbane a reçu deux nouveaux chevalets et des réparations générales.

Les ponts du chemin Breadalbane, de Clyde et de la rivière Hunter ont reçu de nouvelles longrines et des traverses de tablier.

Le pont au réservoir de Tracadie a reçu de nouvelles longrines, et une nouvelle couverture ; le pont de Mount Stewart a reçu dix nouvelles poutres de tablier et autres réparations nécessaires.

Le pont Neufrage a reçu un nouveau chevalet sous la travée centrale et de nouveaux tirants.

Le pont de Saint-Pierre a reçu un nouveau tablier et deux nouveaux tirants.

Le pont de Midgell a été peinturé et a subi les réparations nécessaires.

Le pont Marie a été peinturé et a reçu neuf nouvelles poutres de tablier.

Le pont Mooney a subi des réparations considérables.

Le pont Five-Houses a été remplacé par des longrines en fer reposant sur des culées en pierre.

Sept drains en pierre ont été remplacés par des ponceaux en bois.

Sept ponceaux en bois ont été reconstruits.

On a renouvelé cinquante-sept fossés à bestiaux.

BATIMENTS ET PLATEFORMES.

A Alberton on a construit une nouvelle remise pour les wagons à manivelle.

Une nouvelle remise pour les wagons à manivelle a été construite à Port-Hill pour remplacer celle qui a brûlé.

A Summerside le hangar à charbon a reçu des réparations considérables. Le hangar aux marchandises sur le quai a subi des réparations et a reçu de nouvelles portes.

On a construit un nouveau parc à bestiaux à Kensington.

A Barbara Weit la gare à signaux a été reconstruite pour remplacer celle détruite par le feu.

A la rivière Hunter le hangar à charbon a été reconstruit.

A Wiltshire-Nord le hangar aux marchandises a été rallongé de 17 pieds.

A Charlottetown les toits de la gare, du magasin et de l'atelier des machines ont été recouverts en bardeaux. Cinq nouveaux châssis vitrés ont été posés dans l'atelier de menuiserie. Une nouvelle maison pour les outils a été construite près de Charlottetown pour remplacer celle de la traverse du chemin de Saint-Pierre, qui a été détruite par l'incendie du 24 mars 1889.

La remise aux locomotives à Mount Stewart, qui avait été endommagée par une tempête, a subi des réparations considérables.

Une plateforme et une station à signaux ont été placées au chemin 48.

Une nouvelle maison pour les outils a été construite à Baldwin.

A Souris la remise aux locomotives et le hangar aux marchandises sur le quai, ont été recouverts en bardeaux.

Les autres bâtiments ont reçu les réparations et renouvellements nécessaires.

QUAIS.

A Alberta le quai a reçu les réparations nécessaires et un certain nombre de nouveaux poteaux d'amarrage.

Le quai de Summerside a reçu de nouvelles poutres et un nouveau plancher de 150 pieds de long; 195 tonnes de pruche et 35,000 pieds de planches de 3 pouces ont été employés sur ce quai. De nouveaux poteaux d'amarrage ont été posés vis-à-vis le mouillage du bateau à vapeur.

A Charlottetown 50 tonnes de ballast et 25 tonnes de bois de construction ont servi à réparer le quai; 10,000 pieds de planche de pruche et quatre poutres ont servi à réparer la chaussée sur le quai.

Le quai de Georgetown a reçu 1,000 tonnes de pierre, 10 nouveaux poteaux d'amarrage et autres réparations; 6,000 pieds de planches ont été employés pour réparer le plancher supérieur.

Le quai de Souris a reçu 15 nouveaux poteaux d'amarrage et autres réparations nécessaires; 8,000 pieds de planches de pruche ont servi à réparer le plancher supérieur.

CLÔTURES.

Dix-neuf milles d'ancienne clôture ont été remplacés par du fil de fer barbelé et onze milles et un tiers par des clôtures en fil de fer en treillis.

3,827 pieds de clôture en fil de fer et piquets ont été construits.

200 pieds de clôture en planche et 900 pieds de clôtures paraneige, renversés par le vent, ont été reconstruits.

SÉMAPHORES, SIGNAUX, ETC.

Un nouveau sémaphore a été placé à Royalty Junction pour remplacer celui qui a été renversé par le vent.

APPROVISIONNEMENTS.

Les achats de fournitures durant l'exercice se sont élevés à $95,057.56.

La valeur des approvisionnements restant au 30 juin 1888, était comme suit:

Approvisionnements généraux	$ 83,688 30
Charbon	1,349 71
Rails et attaches	31,689 81
Vieux matériaux pouvant servir	7,932 00
Total	$124,659 82

Ces achats ont été faits pour la plus grande partie par soumissions et marchés, conformément à la pratique suivie les années précédentes.

Je vous transmets un état des accidents arrivés sur ce chemin de fer durant l'exercice.

C'est avec grand plaisir que je constate que la chaussée, les bâtiments et le matériel roulant sont en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. UNSWORTH, *surintendant.*

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'Etat,
Ottawa.

N° 1.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCÉ-EDOUARD.

Dt. Compte du capital. Av.

		$ cts.			$ cts.
1888.			1888.		
30 juin.	Coût du chemin et son équipement jusqu'à cette date.	3,741,780 89	30 juin.	Reçu du gouvernem. fédéral.	3,741,780 89
1889.			1889.		
30 juin.	Dépenses, exercice terminé le 30 juin 1888.....	.....	30 juin.	do do ...	.....
		3,741,780 89			3,741,780 89

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

Charlottetown, I.P.-E., 30 juin 1889.

N° 2.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Compte du revenu, pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice terminé le 30 juin 1889.	Exercice précédent.	Recettes.	Exercice terminé le 30 juin 1889.
$ cts.		$ cts.	$ cts.		$ cts.
66,390 76	Frais de traction, d'après relevé n° 1.....	60,357 88	66,943 28	Transport des voyageurs.	74,631 01
			80,399 79	do du fret.....	79,594 05
32,158 91	Dépenses des wagons, d'après relevé n° 2	34,576 58	11,020 55	Malles et divers.....	17,144 50
92,339 10	Entretien de la voie et des travaux d'art, d'après relevé n° 3..	113,248 88	158,363 62	Total des recettes...	171,369 56
			71,276 33	Balance	76,189 88
26,712 41	Dépenses des gares, d'après relevé n° 4.....	28,043 42			
12,038 77	Frais généraux, d'après relevé n° 5.....	11,332 68			
229,639 95	....Totaux.....	247,559 44	229,639 95	....Totaux.....	247,559 44

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

Charlottetown, I.P.-E., 30 juin 1889.

N° 3.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Traction—(Relevé n° 1).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1889.
$ cts.		$ cts.
1,272 37	Appointements du mécanicien-chef, des commis, frais de bureau et de voyage...	1,252 67
15,690 49	Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs	15,772 39
13,539 59	Combustible	16,150 96
2,291 98	Huile, suif, chiffons et menus articles	2,091 33
30,685 43	Réparations aux locomotives, tenders et outils pour les locomotives	22,717 17
783 07	Eau, y compris réparations de pompes et réservoirs	600 68
2,127 83	Divers	1,844 68
66,390 76	Totaux	60,357 88

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

Charlottetown, I.P.-E., 30 juin 1889.

N° 4.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Dépenses des wagons—(Relevé n° 2).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1889.
$ cts.		$ cts.
7,776 34	Réparations aux voitures à voyageurs	9,100 96
994 16	do wagons-poste et à bagage	1,163 25
6,712 69	do wagons à fret et fourgons	6,730 47
12,707 53	Gages des conducteurs, préposés aux bagages et serre-freins	13,370 06
515 46	Huile et chiffons pour étoupage	384 13
2,818 53	Menus articles et combustible	2,897 85
634 20	Divers	929 86
32,158 91	Totaux	34,576 58

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

Charlottetown, I.P.-E., 30 juin 1889.

N° 5.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

ENTRETIEN de la voie et des travaux d'art—(Relevé n° 3).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1889.
$ cts.		$ cts.
411 96	Appointements de l'ingénieur, des commis, frais de bureau et de voyage	398 71
45,235 69	Gages pour réparations de la chaussée, des clôtures et sémaphores	51,714 82
4,957 31	Rails, coussinets et carvelles	14,276 62
16,880 15	Traverses	13,508 66
13,685 83	Bois de constr. et de service pour répar. aux ponts, fosses-bestiaux, clôtures, etc.	20,117 31
1,284 53	Réparations aux quais	3,912 99
5,075 18	do bâtiments et plateformes	6,128 82
2,757 82	do chasse-neige, *flangers* et outils	2,716 80
2,050 63	Enlèvement de la glace et de la neige	474 15
92,339 10	Totaux	113,248 88

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1889.

N° 6.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Dépenses des wagons—(Relevé n° 5).

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1889.
$ cts.		$ cts.
19,546 66	Appointements et gages des chefs de gare, commis, télégraphistes, préposés au bagage, gardiens de cour, aiguilleurs, gardiens et journaliers	20,251 45
7,165 75	Combustible, huile, éclairage, papeterie, billets et autres dépenses imprévues	7,791 97
.....	Divers	.....
26,712 41	Totaux	28,043 42

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

Charlottetown, I. P.-E., 30 juin 1889.

N° 7.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Frais généraux—(Relevé n° 5.)

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1889.
$ cts.		$ cts.
4,783 09	Appointements du surintendant, du chef des trains et des commis, frais de bureau et de voyage	4,442 19
5,237 33	Appointements du comptable et de l'auditeur, des payeurs, des caissiers et des commis, frais de bureau et de voyage	5,288 11
477 04	Annonces	708 28
211 80	Dommages aux hommes, animaux et marchandises	244 76
642 10	Télégraphie (non compris les appointements des télégraphistes)	217 92
687 41	Divers	431 42
12,038 77	Totaux	11,332 68

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

Charlottetown, I. P.-E., 30 juin 1889.

N° 8.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

COMPTE des approvisionnements, pour l'année terminée le 30 juin 1889.

1888.	DT.	$ cts.	$ cts.
30 juin....	Balance reportée	.....	114,743 29
1889.			
30 juin....	Achats de rails durant l'année	95,057 56	
	Frais d'autres ministères	14,511 52	
	Bordeaux de paie	2,590 60	
			112,159 68
1889.	AV.		226,902 97
30 juin....	Distributions durant l'année	.....	102,243 15
	Balance.... Matériel ordinaire $83,688 30; Combustible 1,349 71; Rails et attaches disponibles 31,689 81; Vieux matériel pouvant servir 7,932 00	.....	124,659 82

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I. P.-E., 30 juin 1889.

N° 9.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DT. BILAN GÉNÉRAL. AV.

	$ cts.		$ cts.
Matériel en général	124,659 82	Compte fédéral	121,095 25
Caisse	1,229 68	Assurance contre les accidents	4,555 76
Stations	1,218 14	Billets d'entier parcours	2,609 72
Ministère de la milice	153 55		
Cie de télégraphe Anglo-Americaine	46 43		
Juge Weatherbee	30 00		
Sidney Gray	25 00		
Chemin de fer Intercolonial	95 28		
Prolongem. de ch. de fer, Charlottetown	802 83		
Total	128,260 73	Total	128,260 73

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I. P.-E., 30 juin 1889.

N° 10.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

ETAT COMPARATIF des moyennes, pour l'année terminée le 30 juin 1889.

Détails.	1889.	1888.
Longueur de la ligne	210	210
Milles parcourus par les locomotives	307,540	306,924
do do trains	248,294	248,410
do do wagons	1,369,666	1,309,922
Recettes des locomotives par mille ... Centins	55·72	51·59
do de la voie do ... Piastres	816·04	754·11
Proportion des recettes provenant des voyageurs sur les recettes brutes	43·55	42·27
do du fret do do	46·45	50·77
do d'autres sources do do	10·00	6·96
Dépenses des locomotives par mille—		
Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs	5·13	5·11
Combustible	5·25	4·42
Huile, suif, chiffons et menus approvisionnements	0·66	0·75
Réparations aux locomotives	7·39	10·00
Eau et réparations aux réservoirs	0·19	0·25
Divers	0·60	0·69
	19·22	21·22
Appointements du mécanicien-chef, frais de voyage et de bureau	0·41	0·41
Total ... Centins	19·63	21·63
Traction, par locomotive et par mille	19·63	21·63
Dépenses des wagons do	11·24	10·48
Entretien de la voie et des travaux d'art, par train et par mille	36·83	30·09
Dépenses des stations do do	9·12	8·70
Frais généraux do do	3·68	3·92
Total, locomotive, par mille ... Centins	80·50	74·82
Traction, par train et par mille	24·31	26·73
Dépenses des wagons do	13·93	12·94
Entretien de la voie et des travaux d'art, par train et par mille	45·61	37·17
Dépenses des stations do da	11·29	10·75
Frais généraux do do	4·56	4·85
Total, train par mille ... Centins	99·70	92·44
Frais d'exploitation par mille de la voie ... Piastres	1,177·85	1,093·52

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1889.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

BUREAU DU MÉCANICIEN-CHEF,
CHARLOTTETOWN, 20 août 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les états et relevés suivants, qui montrent les opérations du département des mécaniciens de ce chemin, pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

A.—Relevé mensuel des frais de traction.

B.—Relevé du service et de la consommation des locomotives.

C.—Relevé mensuel du service des wagons.

D.—Etat du nombre des locomotives, wagons et chasse-neige.

E.—Etat comparatif des dépenses du département des machines, pour les exercices 1887-88 et 1888-89.

Neuf wagons-plateformes de 10 tonnes de capacité ont été reconstruits dans le cours de l'exercice pour en remplacer un nombre égal qui étaient devenus hors de service. Le coût de ces wagons, $3,264.37, a été inclus dans les réparations aux wagons à marchandises.

En référant à l'état D l'on verra que le matériel de locomotives, de wagons, de chasse-neige et *flangers*, dont on a fait l'acquisition au compte du capital, consiste actuellement en :—

21 locomotives.
17 voitures à voyageurs, 1ère classe.
15 " " 2me " et à bagage.
3 wagons-poste et fumoirs.
175 wagons fermés.
125 wagons plateformes.
3 fourgons de conducteurs.
1 voiture de payeur.
8 chasse-neige.
7 *flangers*.

Il me fait plaisir de constater que le matériel roulant a été bien entretenu et qu'il est en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. UNSWORTH,
Surintendant et mécanicien-chef.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'Etat,
Ottawa.

CHEMIN DE FER DE L'ILE

DÉPARTEMENT

A.—RELEVÉ des frais de traction

Mois.	Milles parcourus par les locomotives, non compris le ballastage.	Dépenses pour				
		Gages des mécaniciens.	Combustible.	Huile, suif, chiffons, etc.	Réparations.	Eau, y compris les réparations aux pompes et aux réservoirs.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1888—Juillet	31,939	1,425 28	1,400 36	198 58	1,381 45	167 55
Août	31,542	1,437 87	1,596 00	193 59	1,808 53	13 02
Septembre	28,682	1,477 52	1,518 01	187 35	1,326 17	1 17
Octobre	31,822	1,603 75	1,854 10	219 07	1,934 39	69 17
Novembre	31,218	1,358 95	1,825 20	169 92	1,743 93	60 59
Décembre	19,858	1,133 26	1,478 26	175 65	2,388 65	4 88
1889—Janvier	21,510	1,285 07	1,221 53	162 99	2,160 97	77 29
Février	19,321	1,175 85	1,133 75	141 48	2,207 48	53 10
Mars	20,561	1,235 06	1,158 22	135 34	1,940	15 37
Avril	18,615	1,056 09	808 09	108 85	1,858	43 73
Mai	24,033	1,214 79	1,052 92	158 41	1,940	44 90
Juin	28,439	1,368 90	1,104 52	168 10	2,025	49 91
Totaux	307,540	15,772 39	16,150 96	2,019 33	22,71	600 68

DU PRINCE-ÉDOUARD.

DES MACHINES.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

		Coût moyen par mille parcouru.						
Divers, y compris les dépenses du bureau et des remises aux locomotives.	Total.	Mécaniciens.	Combustible.	Huile, suif, etc.	Réparations.	Eau.	Divers.	Total.
$ cts.	$ cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.
212 57	4,785 79	4·47	4·38	0·62	4·32	0·53	0·66	14·98
232 49	5,281 50	4·56	5·06	0·61	5·73	0·04	0·74	16·74
259 03	4,769 25	5·15	5·29	0·65	4·62	0·01	0·90	16 62
244 69	5,925 17	5·04	5·83	0·69	6·08	0·21	0·77	18·62
223 28	5,381 87	4·38	5·84	0·51	5·59	0·19	0·72	17·23
281 22	5,461 92	5·71	7·45	0·88	12·03	0·02	1·41	27·50
300 99	5,208 84	5·97	5·68	0·76	10·05	0·35	1·40	24·21
345 46	5,057 12	6·08	5·87	0·73	11·43	0·28	1·78	26·17
287 59	4,772 14	6·00	5·63	0·66	9·44	0·08	1·39	23·20
237 67	4,113 11	5·67	4·34	0·58	9·99	0·23	1·28	22·09
264 17	4,675 95	5·05	4·38	0·66	8·08	0·19	1·09	19·45
208 19	4,925 22	4·81	3·88	0·59	7·12	0·18	0·73	17·31
3,097 35	60,357 88	5·13	5·25	0·66	7·39	0·19	1·00	19·62

J. UNSWORTH,
Surintendant et mécanicien-chef.

CHEMIN DE FER DE L'ILE

DÉPARTEMENT

B.—RELEVÉ du service et de la consommation

Mois.	Heures sous vapeur.	Parcours des trains.				Parcours des locomotives.			
		Voyageurs.	Fret et mixte.	Ballastage.	Eclaireurs.	Avec convoi.	Léges.	Pour les garages.	Total.
1888—Juillet	4,111	12,539	13,686	1,849	32	28,106	289	5,473	33,868
Août	4,093	12,706	13,284	3,222	34	29,246	18	5,520	34,784
Septembre	3,995	11,016	13,062	3,659	22	27,759	35	4,557	32,351
Octobre	4,442	11,178	14,573	5,316	103	31,170	131	6,037	37,338
Novembre	4,059	10,534	14,392	1,187	113	26,226	147	6,100	32,473
Décembre	3,181	1,462	14,036	543	395	16,436	156	3,824	20,416
1889—Janvier	3,247	2,332	14,289	.....	275	16,896	61	4,553	21,510
Février	3,128	2,170	12,636	28	490	15,324	100	3,925	19,349
Mars	3,360	2,388	13,774	1,243	151	17,556	.....	4,408	21,964
Avril	3,011	488	13,704	1,637	110	15,939	.....	4,423	20,362
Mai	3,441	4,597	14,347	1,374	44	20,362	35	5,103	25,500
Juin	3,433	10,218	13,114	66	.....	23,398	77	5,040	28,515
Totaux	43,501	81,628	164,897	20,124	1,769	268,418	1,049	58,963	328,430

DU PRINCE-ÉDOUARD.

DES MACHINES.

des locomotives, pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Parcours total.		*Moyenne des wagons par mille parcouru avec convoi.	Moyenne de parcours.		Consommation.				Consommation par 100 milles parcourus par les locomotives.			
Wagons.	Chasse-neige.		Milles par heure. sous vapeur.	Des wagons par mille de locomotives.	Boisseaux de houille.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de chiffons.	Boisseaux de houille.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de chiffons.
145,829	.....	5·19	8·23	4·30	15,142	1,426	1,001	524	44·71	4·21	2·96	1·54
151,724	.....	5·11	8·50	4·36	15,653	1,325	1,073	605	45·00	3·80	3·08	1·74
137,232	.....	4·95	8·10	4·24	14,529	1,213	893	557	44·91	3·75	2·76	1·72
170,385	.....	5·48	8·40	4·56	17,321	1,487	934	726	46·39	3·98	2·50	1·94
154,153	.....	5·80	8·00	4·74	17,996	1,228	763	560	55·41	3·78	2·38	1·72
102,877	.....	6·41	6·41	5·03	12,654	1,047	553	451	61·98	5·12	2·70	2·20
86,393	1,643	5·19	6·62	4·01	10,246	964	488	443	47·69	4·48	2·27	2·05
74,695	919	5·03	6·18	3·86	10,335	894	536	384	53·41	4·62	2·77	1·98
109,111	5,282	6·26	6·54	4·96	11,396	959	621	456	51·88	4·36	2·82	2·07
102,147	.....	6·45	6·76	5·01	9,713	854	492	430	47·70	4·19	2·41	2·11
126,610	.....	6·22	7·41	4·96	11,596	1,079	602	436	45·47	4·23	2·36	1·70
120,218	.....	5·13	8·31	4·21	10,652	1,095	469	519	37·35	3·84	1·64	1·82
1,481,374	7,844	5·55	7·55	4·51	157,233	13,571	8,425	6,091	47·87	4·13	2·56	1·85

* A déduire de ces moyennes, le parcours des trains-éclaireurs.

J. UNSWORTH,

Surintendant et mécanicien-chef.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

Département des machines.

C.—Relevé mensuel du service des wagons, pour l'exercice expiré le 30 juin 1889.

Mois.	Voiture de 1re classe.	De sec'nde classe et à bagage.	Wagons-poste et wagons-fumoirs.	Wagons fermés, à bestiaux et à foin.	Wagons-plate-formes.	Total.
1888—Juillet	30,968	27,689	15,526	46,504	25,142	145,829
Août	27,223	30,258	17,151	41,201	35,878	151,724
Septembre	26,785	24,601	11,540	42,099	32,207	137,232
Octobre	30,148	36,810	8,902	53,524	41,001	170,385
Novembre	24,845	26,548	16,191	73,036	13,533	154,153
Décembre	15,813	19,067	7,739	51,825	8,433	102,877
1889—Janvier	17,424	19,188	9,251	32,694	7,836	86,393
Février	14,998	16,323	9,419	22,465	11,490	74,695
Mars	16,693	16,656	10,972	46,780	18,010	109,111
Avril	14,630	14,147	10,841	39,852	22,677	102,147
Mai	18,109	17,635	15,444	56,356	19,066	126,610
Juin	23,865	27,237	10,780	43,667	14,669	120,218
Totaux	261,514	276,159	143,756	550,003	249,942	1,481,374
Moins—Ballastage	... ...	228	17,050	15,300	79,130	111,708
Balance	261,514	275,931	126,706	534,703	170,812	1,369,666

J. UNSWORTH,
Surintendant et mécanicien-chef.

CHEMIN DE FER DE L'ILE PRINCE-ÉDOUARD.

Département des machines.

D.—État indiquant le nombre de locomotives et les diverses classes de wagons et chasse-neige disponibles le 30 juin 1889.

Détails.	Locomotives.	Classification des wagons.								Chasse-neige.	*Flangers.*	Total.
		1re classe.	2e classe et à bagage.	Poste et fumoirs.	Fermés et à bestiaux.	Platefor-mes.	Fourgons.	Wagons de pay.	Total.			
Disponib. le 30 juin 1888, prop. au serv.	21	17	15	3	175	120	3	1	334	8	7	15
do do condamnés	....	....	.....	.....	.....	5	....	....	5	....	....	....
Total du matériel, 30 juin 1888	21	17	15	3	175	125	3	1	339	8	7	15
Condamnés le 1er juillet 1888	....	....	.....	.....	.....	5	....	....	5	....	....	....
do durant l'année	....	....	.....	.....	.....	14	....	....	14	....	....	....
	....	....	.....	.....	.....	19	....	....	19	....	....	....
Moins—Reconstruits	....	....	.....	.....	.....	9	....	....	9	....	....	....
	....	....	.....	.....	.....	10	....	....	10	....	....	....
Ajoutez—Prép. au serv. et en rép.	21	17	15	3	175	115	3	1	329	8	7	15
Total du matériel le 30 juin 1889	21	17	15	3	175	125	3	1	339	8	7	15

J. UNSWORTH,
Surintendant et mécanicien-chef.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

DÉPARTEMENT DES MACHINES.

E.—ETAT COMPARATIF des dépenses du département des machines pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

—	1889.	1888.
Milles parcourus par les convois	248,294	248,410
do locomotives	307,540	306,924
do wagons	1,369,666	1,309,922
do chasse-neige	7,844	16,641
	$ cts.	$ cts.
Frais de traction	60,357 88	66,390 76
Coût des réparations aux wagons	16,994 68	15,483 19
do de la main-d'œuvre, de l'huile et des chiffons pour étoupage	384 13	515 46
do des réparations aux voitures à voyageurs	9,100 96	7,776 34
do do wagons-poste et wagons-fumoirs	1,163 25	994 16
do do wagons à fret et fourgons	6,730 47	6,712 69
Coût des réparations aux wagons, par 100 milles parcourus par les convois	24 31	26 74
do do do do locomotives	19 63	21 63
do do do do wagons	4 40	5 06
Réparat. aux voitures à voyageurs, par 100 milles parcourus par les convois	6 82	6 23
do do do do locomotives	5 52	5 03
do do do do wagons	1 20	1 18
Coût de la main-d'œuvre, de l'huile et des chiffons pour étoupage, par 100 milles parcourus par les convois	0 15	0 20
do do do do locomotives	0 12	0 17
do do do do wagons	0 02	0 04
Réparat. aux voitures à voyageurs, par 100 milles parcourus par les convois	3 66	3 13
do wagons-poste et wagons-fumoirs	0 47	0 40
do wagons à fret et fourgons	2 71	2 72

J. UNSWORTH,
Surintendant et mécanicien-chef.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

TABLEAU des accidents arrivés sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard pendant l'année expirée le 30 juin 1889.

Date.	Heure du jour ou de la nuit.	N° du train.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locom.	Lieu de l'accident.	Noms des victimes.	Voyageurs ou employés.	Détails de l'accident.	Résultat.	Verdict du coroner.
1888.												
19 sept..	1·10p.m.	3	Omnibus .	J. Thompson...	J. Yeo	4	Summerside	Charles Villiard.	Employé .	Tombé du train pendant sa marche.	Fatal.	Pas d'enquête.
19 déc...	5·45p.m.	2	Omnibus .	D. A. Macgowan	J. Hunter.....	7	Summerside	Theo. Nelson ...	Employé .	Frappé par un levier.	Mâchoire fracturée.	
1889.												
15 jan...	5·42p.m.	5	Omnibus .	G. W. Hibbett.	J. Hughes....	6	Georgetown.....	Frank Trale.....	Employé .	Tombé du haut d'un wagon.	Blessé au pied et à la cuisse.	
20 mars.	4·55p.m.	5	Omnibus	G. W. Hibbett.	J. Hughes....	6	48 Road.....	John Stewart...	Employé .	En attelant	Doigts écrasés.	

ANNEXE No. 7.

RAPPORT SUR LES CANAUX WELLAND ET DU SAINT-LAURENT.

PAR M. J. PAGE, INGÉNIEUR EN CHEF DES CANAUX.

OTTAWA, 27 novembre 1889.

MONSIEUR,—Ayant été prié de fournir, pour l'information du département, un rapport sur la condition actuelle, l'exploitation et les réparations des canaux Welland et du Saint-Laurent; ainsi que sur les travaux en voie d'exécution et autres matières qui s'y rapportent, qui lui permettent d'en comprendre facilement les diverses questions, je me suis efforcé de réunir et de condenser les détails des principaux traits caractéristiques de ces travaux afin de soumettre un résumé succinct des opérations dans l'ordre suivant :

CANAL WELLAND.

Lorsqu'on a adapté ce canal aux besoins d'une navigation plus considérable, on a suivi une nouvelle ligne à l'est de l'ancien canal, depuis Port-Dalhousie jusqu'à près de l'extrémité de ce qu'on appelle la Tranchée profonde (*Deep Cut*), un peu au sud d'Allanburg, distance d'environ 14⅕ milles. Par ce plan on a atteint le bief culminant au niveau du lac Erié, à 2½ milles plus au nord, et toutes les vingt-cinq écluses de chute ont été placées dans un espace d'environ 8½ milles. L'écluse de garde est située à 800 pieds environ en amont ou au sud de la vingt-cinquième écluse.

A partir d'Allanburg, en allant vers le sud, jusqu'à Port-Colborne, distance de 14·94 milles, l'ancienne ligne a été approndie et agrandie. Le canal a été ouvert d'un bout à l'autre, en 1883, aux navires tirant 12 pieds d'eau, et, en mai 1887, toute la ligne a été ouverte aux navires tirant 14 pieds d'eau.

Un certain nombre de navires de ce tirant—14 pieds— et adaptés à la longueur des écluses, qui ont 270 pieds entre les portes et 45 pieds de large, transportent par le canal des cargaisons de plus de 2,000 tonnes chacun. Quelques-uns de ces grands navires entrent dans le port de Port-Colborne en tirant 16 pieds d'eau et s'y allègent jusqu'à un tirant d'environ 14 pieds, en déchargeant une partie de la cargaison, qu'ils expédient par chemin de fer à Port-Dalhousie, et, à cet endroit, ils reprennent leur cargaison à bord.

L'eau des lacs Erié et Ontario, surtout celle de ce dernier lac, étant extraordinairement basse cette année, on éprouva, pendant la durée de certains vents, des difficultés considérables, et quelques fois des retards à faire sortir, de Port-Dalhousie, les navires tirant 16 pieds d'eau. On a raison de croire qu'on portera remède à cet inconvénient au cours de la prochaine saison, attendu que nous prenons actuellement des mesures pour empêcher le sable de passer à travers la jetée de l'ouest, ce qui a été longtemps et continue encore d'être la principale cause du rétrécissement du chenal d'entrée, à la moitié à peine de sa largeur originale, et, on peut le dire, de sa largeur utile pour le service. On a considéré qu'il valait mieux adopter certaines mesures propres à faire disparaître cette cause avant de commencer à approfondir ou à nettoyer le chenal, dont l'entretien ne peut être assuré qu'en empêchant le sable d'entrer à travers et entre les caissons qui forment le côté ouest du port.

La courte durée du bois employé pour la superstructure des jetées ne peut manquer d'être remarquée par tout observateur, et lorsque arrivera le temps de la renouveler, on se demande généralement si l'on ne pourrait pas économiquement adopter pour cet objet quelque chose de plus durable. Avec cet objet en vue, on a fait une expérience à Port-Dalhousie, dans la dernière partie de l'été et dans l'automne de 1888, pour former une superstructure en béton, composé de pierre cassée, de ciment de Portland et de Thorold, et de sable, convenablement mélangés et posés sur environ 407 pieds de longueur à l'extrémité intérieure de la jetée de l'est à cet endroit. Cette composition tient bien, excepté la surface d'un petit morceau près de l'extrémité extérieure qui a été posé tard dans l'automne. Les dépenses de cette expérience ont été environ le double de ce qu'aurait coûté une superstructure en bois remplie de roche, planchéiée sur le dessus et avec les moises ordinaires le long des côtés, etc.

Il y a cependant une perspective raisonnable qu'au bout de douze ou treize ans,

le béton sera en tout aussi bon état qu'il est aujourd'hui, tandis qu'une superstructure en bois aurait besoin d'être renouvelée au bout de ce temps.

Une partie considérable de la jetée de l'est, à cet endroit, et une partie des pièces de bois supérieures de la jetée ouest, sont dans un état délabré.

La première devrait être reconstruite soit en béton, soit en bois, selon qu'on décidera, et la seconde examinée.

Le chenal entre les jetées devrait être creusé ou nettoyé jusqu'à une profondeur variant de 18 pouces à 2 pieds au-dessous du sommet du busc de la nouvelle écluse, sur une largeur de 170 pieds; mais l'approfondissement ne devrait, en aucun endroit, s'approcher à plus de 15 pieds des jetées latérales, dont la plus grande partie a été construite il y a 44 ans, alors que les moyens d'en préparer les fondations étaient défectueux et moins propres à leur destination qu'on ne pourrait les faire maintenant.

Le 9 janvier dernier, une violente tempête de l'ouest—dont le vent, dit-on, avait une vélocité de 68 milles à l'heure—souleva les eaux, à l'extrémité est du lac Erié, à une hauteur inaccoutumée, et la furie des eaux n'étant pas arrêtée, à Port-Colborne, éleva le bief culminant du canal à moins de 26 pouces de la pierre de couronnement de l'aqueduc, qui se trouve à environ 7⅔ milles du lac, et lorsqu'elle fut arrêtée par les portes de garde, près de Thorold, l'élévation de l'eau était telle qu'elle a laissé des indications qu'une petite quantité avait passée en arrière de l'écluse, située à 16¼ milles environ du lac Erié.

Il est heureux que la structure du bief culminant ait été si parfaitement adaptée à ce qu'on appelle le *niveau de la grande rivière*, c'est-à-dire une hauteur d'environ 8 pieds au-dessus du niveau ordinaire du lac Erié.

Cette grande élévation de l'eau dans le canal, jointe à l'action du vent, a eu l'effet d'emporter le parement des "levées artificielles" par-dessus le revêtement en pierre destiné à les protéger. Ce parement des levées consiste en pierre cassée, posée de manière à se trouver à 18 pouces au-dessous et environ 5 pieds au-dessus du niveau des basses eaux ordinaires du lac Erié. Comme on l'a déjà dit, on considérait que cette hauteur suffirait pour contenir le gonflement ou les houles temporaires produits par les bateaux à vapeur en marche, lorsque le canal est au niveau ordinaire du lac. Afin de pouvoir prévenir l'élévation soudaine des eaux du lac, affectant le bief culminant du canal, l'écluse d'entrée est munie de portes faisant face au sud. On considérait qu'on pouvait raisonnablement laisser ces portes ouvertes lorsque le lac est bas ou à son niveau ordinaire, dans les temps modérés, pendant la saison de navigation; mais elles devraient être fermées et l'écluse d'entrée employée comme écluse de chute aux époques des hautes eaux, et en tout temps elles devraient être fermées à l'approche des tempêtes et invariablement à la fin de la navigation, chaque année. Il n'y a que la hauteur extraordinaire des levées du bief culminant qui justifierait ou autoriserait de laisser ouvertes les portes d'écluse en aucun temps ou saison de l'année.

Pour maintenir l'alimentation d'eau, lorsque les portes de garde sont fermées, un canal de dérivation couvert de 25 pieds de large et un canal découvert de 32 pieds de large ont été formés sur le côté ouest du canal, et à l'extrémité inférieure de ces canaux il y a un déversoir régulateur dans lequel on a pratiqué de belles ouvertures libres, dont la largeur réunie forme 80 pieds. La partie inférieure de chacune de ces cinq baies forme un barrage mobile, et au-dessus de chacun d'eux il y a trois vannes, ce qui forme un total de quinze. Les barrages inférieurs et les vannes peuvent être facilement et promptement manœuvrés au moyen d'une machine installée à cette fin dans une maison au-dessus du canal.

Pour quelque malheureuse raison que je ne connais pas, les portes des vieilles et des nouvelles écluses étaient ouvertes à l'époque de la tempête de janvier dernier. Les matières enlevées du dessus intérieur des bords des levées ont été naturellement entraînées dans le chenal, et devront être enlevées à une époque quelconque; la quantité de ces matières, comme on s'en est assuré par des coupes transversales faites dans le même mois, a été évaluée à plus de 22,000 verges cubes.

Dans le but de former les chaussées et de les protéger en cas d'accidents semblables, on a évalué un tiers de la quantité des matériaux nécessaires comme terre et deux tiers comme pierre cassée. Le coût probable de ces deux articles a été évalué à $15,000.

En étudiant de nouveau ce sujet on a décidé de ne mettre sur le bord supérieur des chaussées aucune terre ou pierres détachées qui pourraient être facilement entraînées dans le chenal, mais d'utiliser la somme votée pour la réparation des dommages, d'une manière aussi utile et qui en même temps présenterait une assez belle apparence. On a donc donné à la partie supérieure intérieure des chaussées une plus forte inclinaison et on l'a recouverte en gazon, ainsi que les parties extérieures de toutes les chaussées entre l'écluse n° 25, à Thorold et à Allanburg. On a fait ces travaux, qui donnent non seulement une belle apparence aux chaussées, mais qui deviendront un avantage durable et diminueront le coût de l'entretien à l'avenir.

La tempête extraordinairement forte mentionnée plus haut et qui a eu lieu en janvier dernier, a causé de grands dommages à la superstructure des œuvres du quai sur le côté ouest du chenal d'entrée dans le havre de Port-Colborne, et la partie supérieure des caissons détachés sur le côté est a été légèrement endommagée. Sur une étendue d'environ 1,900 pieds à partir de l'extrémité sud, en allant vers terre, le plancher de la jetée ouest a été arraché, et les lisses et moises sur cette distance, ainsi que les pièces de bois latérales sur une à trois rangées de hauteur, ont été tordues, arrachées et emportées par l'action de la tempête. Le lest en pierre a été emporté par l'eau à plusieurs endroits jusqu'à 1 ou 2 pieds d'épaisseur, et à plusieurs autres jusqu'à 3 ou 4 pieds. La pierre paraît cependant être tombée tout près du long de la jetée, ou avoir été emportée au delà du chenal.

Le bois de construction et la planche nécessaires aux réparations ont été fournis sous l'autorité d'un contrat spécial, et l'ouvrage a été fait par des hommes employés à la journée, sous la direction immédiate de M. Thomas Secord, officier local compétent, qui l'a bien fait et avec économie.

Les jetées à Port-Maitland ont aussi été endommagées par la tempête du 9 janvier dernier, mais beaucoup moins que celles de Port-Colborne.

Les matériaux pour les réparations à Port-Maitland ont été fournis par contrat, et les travaux faits sous la surveillance directe de M. John E. Scott, l'officier local, qui, dans les étés de 1888-89, a mis à sec, et parfaitement examiné et réparé le plancher et les radiers et reconstruit une partie des trois coursiers de décharge sur le côté d'Haldimand de la rivière, vis-à-vis Dunnville, outre qu'il a consolidé et élevé la digue à cet endroit; de sorte que toutes les constructions dans ce voisinage sont maintenant dans le meilleur état possible de service. Ces divers travaux, et dans bien des cas ils étaient très difficiles, ont été confiés à la direction immédiate de M. Scott, qui a donné pleine satisfaction, et s'est montré un officier compétent, énergique et digne de confiance.

La grande et soudaine variation du niveau de l'eau du lac Erié, causée par les vents, est illustrée d'une manière remarquable par le fait qu'à l'époque ci-dessus mentionnée (9 janvier dernier) elle dépassait, à Port-Colborne, d'au moins 7 pieds le niveau présumé des basses eaux, et que dans la dernière partie de mai et le commencement de juin, de forts vents d'est continuels l'ont réduit d'au moins un pied plus bas qu'on l'avait jamais vu auparavant, ou 18 pouces au-dessous du niveau présumé des basses eaux; donnant ainsi un écart de 8½ pieds entre le 9 janvier et le 3 juin.

A cette dernière date quelques navires ont été retardés plusieurs heures.

Lorsque le gouvernement, en vertu de l'arrêté du conseil du 20 décembre 1886, reprit le contrôle direct de ce qu'on appelle la "Chippawa Gut," le pont qui forme la principale route charretière à travers le village de Chippewa était dans un état si délabré qu'il a fallu bâtir toute une nouvelle structure. Ces travaux, après qu'on eût fait un examen et pris une décision sur les ouvrages qu'il y aurait à faire, furent placés sous le contrôle de M. Ellis, le surintendant du canal, qui a réussi à construire un très bon pont: la travée tournante est une légère structure en acier doux, construite par M. Weddell, de Trenton. Les autres parties de l'ouvrage furent faites par des hommes employés à la journée.

Ayant ainsi attiré l'attention sur quelques ouvrages isolés et sur certains sujets spéciaux, je dois dire maintenant que la ligne principale ou élargie du canal Welland a été fermée pour la saison de 1888, le 1er décembre, et fut de nouveau livrée à la circulation des navires le 16 avril 1889. L'ancienne route entre Allanburg et Port-

Dalhousie, *via* la vallée de Twelve-Mile Creek, s'est aussi fermée le 1er décembre, et fut rouverte le 1er mai 1889. La ligne principale, depuis juin 1888 jusqu'à la date actuelle, a été maintenue en bon état de service et en opération exceptée pendant 44 heures en mai dernier, lorsqu'un propulseur appelé l'*Escanaba* défonça les portes d'amont de l'écluse n° 6, le 3 de ce mois. Les propriétaires de ce navire ont depuis payé les dommages causés à la propriété du canal. De plus, le 29 juillet le steamer *Haskell* frappa les portes d'amont de l'écluse n° 16 ce qui causa le déplacement et la presque totale destruction de trois des portes de cette écluse, de grands dommages aux chaussées du canal et à quelques-unes des terres voisines en aval, par suite de l'abaissement soudain du niveau supérieur, et la fuite d'un si fort volume d'eau. Cet accident occasionna un retard de 39 heures, mais il est bon de dire que les propriétaires du navire ont promptement payé aux propriétaires des terres les dommages qu'ils avaient subi, et qu'ils ont donné caution pour les dommages causés au canal, et qui seront réglés lorsqu'on pourra en établir le chiffre exact.

Toutes les portes d'écluses, les ponts tournants et autres constructions sur la ligne principale ont été maintenus en bon état; les fossés latéraux ont été nettoyés et creusés où c'était nécessaire; les chaussées ont été exhaussées, consolidées et protégées où il le fallait, et l'on a fait tout ce qui était nécessaire pour conserver le canal en bon état.

Le gazonnement des chaussées du nouveau canal, en 1887, entre Port-Dalhousie et Thorold, a été d'un grand avantage sous le rapport de leur protection contre l'action de la pluie et de la neige fondante qui les coupaient, et qui, sur les plans inclinés des chaussées, soit qu'elles fussent coupées dans du solide ou "faites," sont certaines d'être plus ou moins crevassées et déformées à moins qu'on ne les protège d'une manière quelconque.

Il est bon aussi de dire que le gazon convenablement choisi a aussi l'heureux avantage d'empêcher les chardons de croître sur les chaussées, et qui causent tant de dommages aux cultivateurs des environs qu'il a fallu préalablement faire des dépenses considérables pour les extirper. Comme il est dit plus haut, les bords du canal entre Thorold et Allanburg ont été gazonnés l'automne dernier; voyant le bon résultat de ce qui avait été fait dans ce sens, je me sens justifiable de conseiller de demander l'autorisation de faire gazonner les bords de la Tranchée Profonde (*Deep Cut*), entre Allanburg et Port-Robinson, en temps opportun pour cela dans le cours de l'été de 1890.

Un nouveau pont tournant a été construit sur le coursier d'alimentation en ligne avec le chemin connu sous le nom de Forks Road; et la partie tournante du pont sur le vieux canal, au chemin Hurst, à un mille environ de Thorold, a été reconstruite. Je puis dire de plus que dans les trois dernières années on a entièrement reconstruit quatre des autres ponts tournants sur le vieux canal, comme l'a dit M. Ellis, d'après le plan envoyé de ce bureau pour le pont de la rue Saint-Paul à Sainte-Catherine, avec les modifications nécessaires aux divers plans.

Tous les ponts principaux sur l'ancienne ligne sont maintenant en bon état de service, et y resteront probablement pendant un bon nombre d'années.

Le canal de dérivation qui se relie aux anciens déversoirs régulateurs en usage dans la ville de Thorold, dans le voisinage de la rue Albert, a été bien consolidé; des culées permanentes et un pont convenable ont été construits dans la ligne de la rue, et l'ouvrage a été fait partout d'une manière forte et solide.

Les aqueducs à Sun Fish Creek, près de Dunnville, aux creeks Hall et Broad, ont été parfaitement nettoyés. Les bords sur la ligne du vieux canal entre Allanburg et Port-Dalhousie, ainsi que les vieilles portes d'écluses et déversoirs sur cette ligne, ont été maintenus en aussi bon état qu'on pouvait le faire à peu de frais.

Il est bon, cependant, de dire que plusieurs parties des anciennes constructions sont bien détériorées, et exigent beaucoup d'attention pour les maintenir même dans un état de service un peu sûr pour le nombre comparativement petit de navires qui s'en servent pour le trafic local.

Le trafic sur la ligne principale pendant la saison de 1889, autant qu'on peut l'estimer à présent, a été d'environ 33 pour 100 plus élevé qu'il ne l'avait été pendant aucune autre saison depuis trois ans.

CANAL MURRAY.

Ce canal a près de 5½ milles entre la tête de la jetée de l'entrée ouest jusqu'à celle de l'extrémité est; chacune de ces jetées a environ 500 pieds de long. Le canal a 80 pieds de large au fond, et est creusé jusqu'à une profondeur uniforme de 11 pieds au-dessous du plus bas niveau connu des eaux du lac Ontario; les talus latéraux d'un bout à l'autre sont de 2 horizontaux pour 1 vertical.

Il y sur la ligne quatre ponts tournants, qui, lorsqu'ils sont ouverts, laissent deux passages libres de 61 pieds de large. Les ponts sont situés aux endroits suivants:—

Un sur la ligne du chemin de Brighton;
do do Smithfield;
do chemin de fer de Picton;
do chemin de Trenton.

A chacun de ces ponts les deux côtés du canal ont été protégés avec de la maçonnerie posée avec du mortier de ciment sur une distance de 250 pieds sur les côtés est et ouest de l'axe de ces diverses constructions. A l'entrée ouest en venant de l'extrémité intérieure de la jetée en allant vers l'est, sur une distance de 2,500, les bords de chaque côté du canal ont été protégés par un revêtement en blocaille. Au pont du chemin de fer de Picton, 996 pieds des bords du canal ont également été revêtus de pierre, et à l'entrée de l'est, les deux bords ont été protégés en blocaille sur une distance de 4,025 pieds.

Il y a encore 3⅙ milles environ des parois intérieures des deux bords exposés à l'action des vagues soulevées par les vents d'est et d'ouest, ainsi qu'à celles causées par les navires qui fréquentent cette route, et je puis dire que ces bords sont considérablement coupés et endommagés; les matières ainsi détachées sont naturellement déposées dans le fond du canal.

Il est très désirable qu'on soit autorisé à faire recouvrir en pierre aussitôt que les circonstances le permettront les parties des bords du canal dont je viens de parler.

Il est également important de nommer un gardien pour chacun des trois ponts sur les routes charretières, afin d'empêcher toute personne qui n'y est pas autorisée de s'en mêler.

Lorsque j'étais dans ce voisinage, le 9 octobre dernier, j'allai depuis l'extrémité est du canal jusqu'à la ville de Trent, sur la ligne que les gens de l'endroit désirent faire approfondir et améliorer. L'officier local, J. E. Rosamond, m'accompagna, et je le priai de faire faire des sondages le long de la route projetée, ainsi que sur la ligne du chenal actuel mais plus sinueux, et de faire aussitôt que la glace prendra cet hiver un examen qui nous donnera tous les renseignements nécessaires pour nous permettre d'arriver à une décision.

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Les différentes divisions de ces canaux, c'est-à-dire: Les Galops, Iroquois, Rapide Plat et la Pointe Farran, ont été fermées le 10 décembre 1888, et ont été ouvertes pour le passage des navires le 22 août 1889. Toutes les portes d'écluses, ponts, jetées d'entrées et chaussées ont été maintenus en bon état durant la saison, avec les réparations ordinaires, excepté les portes d'amont de l'écluse de la Pointe Farran qui n'ont pas bien fonctionné depuis quelque temps. On a donc intention de les enlever et de les examiner et réparer complètement, afin de les avoir prêtes pour la saison prochaine.

Les bouées entre Johnstown et Dickenson's Landing ont été ancrées à leur place en temps utile pour guider les navires. Le bateau-bouée a été presque entièrement reconstruit et est maintenant en bon état pour le service.

A. G. Macdonald, qui avait été depuis nombre d'années surintendant de ces canaux, décéda le 27 janvier 1889. Depuis cette époque M. John Reid, de Cardinal, en a eu la direction, et s'est montré un officier soigneux, attentif et énergique.

Depuis ces quelques dernières années l'approche d'amont au canal des Galops a été grandement améliorée, par la formation d'un chenal en eau profonde plus au nord et dans une ligne conduisant directement à l'entrée.

La partie supérieure de ce canal a été donnée à l'entreprise pour l'élargir et l'approfondir jusqu'à 14 pieds à l'état le plus bas de la rivière, et comprend la construction d'une écluse dans une position qui permettra aux navires de monter vers le canal ou d'en descendre jusqu'à l'eau profonde et calme en aval des rapides. Les digues nécessaires pour obtenir ce résultat sont bien avancées et les autres parties des travaux sont en voie de progrès.

Il est bon de dire ici que le contrat stipule que l'eau sera retirée de ce canal pendant un hiver, afin de permettre d'enlever l'écluse de garde actuelle et de construire un canal d'alimentation. Cela nécessitera naturellement la fermeture pendant un certain temps des moulins situés à Cardinal et à Iroquois, ainsi que des autres établissements situés à ces endroits et qui comptent sur l'eau du canal pour leur force motrice.

RAPIDES DES GALOPS.

Le chenal qu'on a entrepris de creuser à travers ces rapides, il y a quelques années, a été terminé. Il a maintenant 200 pieds de large, il est droit et de 16½ à 17 pieds de profondeur, mais les pilotes, comme d'habitude, préfèrent supporter patiemment les désavantages de l'ancienne ligne, tortueuse et peu profonde, plutôt que de se servir d'une nouvelle ligne qu'ils ne connaissent pas très bien. Il n'est pas rare chez cette classe d'hommes importante et utile d'avoir des préjugés en faveur de la route qu'ils sont habitués à suivre. Il est cependant très probable qu'avant longtemps on reconnaîtra que la nouvelle ligne est plus avantageuse; à tout événement, cela arrivera certainement lorsqu'on se servira de navires plus grands et d'un plus fort tirant d'eau.

CANAL DU RAPIDE PLAT.

Une nouvelle écluse plus grande a été construite à la partie d'amont de ce canal, et l'ancienne écluse de garde a été convertie en coursier d'alimentation; ces deux ouvrages sont terminés et en usage, mais il reste encore quelques travaux à faire par l'entrepreneur et à ses frais avant qu'on puisse opérer un règlement. Ils consistent dans l'enlèvement sur le côté extérieur d'amont de l'entrée une batture qui s'est formée soit avec le concours de l'entrepreneur soit par son manque d'attention.

Les relevé et examen relatifs à l'élargissement et à l'approfondissement de ce canal, ainsi que ceux relatifs à la construction d'une écluse de chute et d'un déversoir à l'entrée d'aval, sont bien avancés, et des soumissions pour ces travaux seront bientôt demandés. Il est bon cependant de dire ici que la chaussée nord est, en général, très élevée, et que celle du côté sud est en grande partie tout près des rapides, et est formée de telle sorte qu'on ne peut nullement y toucher; en conséquence, il deviendra indispensable de transporter au loin et de manutentionner deux fois les matériaux à enlever pour élargir et approfondir le prisme du canal. L'exécution de ces travaux entraînera naturellement des dépenses considérables.

A ce propos, je puis dire qu'on pourrait facilement convertir en terrain de dépôt pour les matières excavées du canal la baie peu profonde à l'est des moulins et en face de la partie est de la ville de Morrisburg, et cet endroit pourrait ensuite servir pour des moulins, des quais ou autres objets utiles. Pour faire cela il faudrait enlever la vieille scierie, les billots et le bois de construction qui se trouvent dans le voisinage. Comme il n'y a ni bail ni lettre de permission pour les fins d'un tel établissement, on devrait donner de suite avis au propriétaire de vider les lieux.

CANAL DE LA POINTE FARRAN.

Ayant récemment examiné avec beaucoup d'attention la ligne du chenal, le cours et la direction des courants de la rivière, et après mûre délibération, on est arrivé à la conclusion que la tentative de faire face aux exigences d'une navigation plus considérable à cet endroit, au moyen d'un remorqueur à mancelle, serait si problématique que je puis recommander de faire cette expérience, bien que jusqu'icije l'eusse considérée d'une manière favorable.

Après avoir étudié l'affaire à tous les points de vue qu'elle présente, je suis maintenant convaincu que bien que l'élargissement et l'agrandissement du prisme du canal, et la construction d'une nouvelle écluse de chute à cet endroit soient difficiles et dispendieux, on trouvera que c'est le moyen le plus certain d'atteindre l'objet qu'on

se propose pour s'assurer d'une route permanente pour le passage de gros navires qui font le trafic.

CANAL CORNWALL.

Ceux qui sont directement intéressés dans la navigation de la partie supérieure du fleuve Saint-Laurent se rappelleront sans doute qu'une brèche sérieuse s'est ouverte dans la nuit du 10 octobre 1888, dans la chaussée sud du canal de Cornwall, entre Mille-Roches et Moulinette, et empêcha le passage des navires jusqu'à la matinée du 15 novembre suivant. Cette brèche dans la chaussée, bien que grande et d'une nature particulière, n'était pas tellement considérable que dans des circonstances ordinaires elle eût exigé pour sa réparation plus d'un tiers du temps qu'il a fallu prendre pour la réparer. Durant la majeure partie du temps qu'ont duré les travaux il a plu presque incessamment jour et nuit; tandis que les allées et venues des hommes et des chevaux ont délayé les matières en une sorte de vase molle et collante qui augmentait beaucoup les difficultés qu'on avait à surmonter. De plus, on n'a pas pu se procurer le nombre d'hommes et d'attelages qu'il fallait. Bien que les hommes et les attelages prêts à travailler ne fussent pas rares très peu d'entre eux étaient habitués à cette sorte d'ouvrage, et ils n'ont certainement pas fait preuve d'un grand désir d'apprendre.

Ce malheureux état de choses a occasionné des retards et considérablement augmenté les dépenses.

En examinant avec soin le bord de la rivière sur cette partie de la ligne, on a trouvé que l'eau avait au moins 19 pieds de profondeur jusque près du pied du talus extérieur, et que l'endroit où reposait la base de la chaussée avait vers l'extérieur une forte déclivité qui augmentait rapidement à partir du pied du talus en descendant jusqu'à la profondeur ci-dessus mentionnée. Cette inclinaison de la base du talus, jointe à l'amolissement résultant des hautes eaux dans la branche nord de la rivière en janvier et février 1888, ont sans doute contribué en grande mesure, sinon totalement, à la brèche qui s'est produite à l'époque déjà mentionnée.

En examinant avec soin toute la ligne extérieure de la base des diverses parties des chaussées du canal, on a trouvé que l'endroit dont il est parlé plus haut est le seul sur toute la ligne où existe le même état de choses, c'est-à-dire qu'à tous les autres endroits la surface naturelle du terrain est soit de niveau ou seulement un peu inclinée à partir du pied du talus des chaussées " faites " vers l'extérieur; par conséquent, un autre accident désastreux de même nature que celui plus haut mentionné ne se produira vraisemblablement plus.

Dans la soirée du samedi 17 novembre, les portes d'aval de l'écluse n° 18 ont été déplacées par la pression de l'eau pendant qu'on remplissait l'écluse; les hommes qui en avaient soin ayant négligé, ou pour quelque cause inconnue ayant omis de les fermer complètement. On a pris de suite des dispositions pour remplacer par de nouvelles portes celles qui avaient été endommagées, ce qu'on a fait, et la navigation a pu recommencer à midi le lundi 19 novembre.

Excepté les accidents et les retards arrivés aux diverses époques ci-dessus mentionnées, ce canal a été maintenu, au moyen de réparations ordinaires, en assez bon état de service pendant toute la saison de 1888, lorsque le canal fut clos le 26 décembre. Il fut de nouveau livré au trafic le 22 avril 1889.

Je crois qu'il est bon de mentionner ici que le 30 juin dernier, D. A. McDonald, qui avait été pendant nombre d'années un surintendant énergique et fidèle des ouvrages de ce canal, fut autorisé, sur sa propre demande, à se retirer du service, à la condition qu'il resterait au moins trois mois pour aviser et aider son successeur, A. P. Ross, qui à la date ci-dessus mentionnée entra en fonctions comme surintendant du canal Ces fonctions ont été pendant ces quelques derniers mois d'une nature extraordinairement onéreuse, en grande mesure à cause de l'eau basse dans le fleuve Saint-Laurent et des importunités des expéditeurs et des propriétaires de moulins, ces derniers demandant avec instance de l'eau pour faire marcher leurs machines et les premiers insistant pour avoir une profondeur d'eau suffisante pour que les navires tirant au moins 9 pieds d'eau pussent passer librement. Il était extrêmement difficile de faire droit à ces deux

demandes, non seulement à cause des basses eaux du fleuve, mais aussi parce que le fond du canal à l'extrémité est ou d'aval du bief culminant est plus haut qu'il ne l'est à l'extrémité ouest ou d'amont, ou le contraire de ce qu'il devrait être pour répondre aux exigences même d'un débit modéré à l'extrémité inférieure de la ligne. Mais on a de bonnes raisons de croire que les travaux d'agrandissement et d'approfondissement actuellement sous contrat répondront complètement, lorsqu'ils seront terminés, non seulement aux besoins de la navigation à cet endroit, mais offriront sans inconvénients une quantité suffisante d'eau pour tous les pouvoirs hydrauliques loués, ou dont on aura probablement besoin à la partie inférieure du canal.

La nouvelle entrée formée à la partie d'aval de ce canal, et les deux écluses agrandies construites en rapport avec ce canal, ont été ouvertes au trafic le 20 octobre 1882, et depuis cette époque elles ont continué, pendant toute la saison de navigation, à faire un bon service.

Il faut dire ici que cette partie de l'élargissement de ce canal a été, dès le début, entreprise pour la raison que l'ancienne écluse d'aval montrait des indices de ce qui eût lieu depuis—sa complète insuffisance—et la ligne a été placée plus au nord, afin de racheter la différence de niveau par deux écluses, et de laisser un grand bassin entre elles, comme sur la vieille route.

Avant d'entreprendre l'agrandissement de cette extrémité du canal, les propriétaires de moulins et autres personnes intéressées du voisinage, présentèrent une pétition au département en janvier 1875, représentant que l'élévation de l'eau dans le bief de Cornwall de 2 pieds au-dessus de son niveau actuel, leur serait d'un grand bénéfice, et que si on le faisait, eux, les pétitionnaires, " entreprendraient de faire les " changements nécessaires dans leurs propres biez et pertuis intérieurs à leurs propres " frais, et libéreraient le gouvernement de cette responsabilité."

Cet arrangement ayant été fait à cette époque, tous les nouveaux ouvrages, ainsi que le fond du canal et les niveaux de surface du canal et des chaussées, ont été arrangés pour répondre à ces besoins. Il est donc désirable que les propriétaires de moulins et autres soient informés que durant l'hiver où le canal sera vidé dans le but de procéder à la construction de certains ponts et déversoirs se rattachant à l'agrandissement, on s'attend à ce qu'ils (les propriétaires de moulins) rempliront leur part de la convention relativement aux changements à faire dans leurs biez, pertuis, etc.

Les ouvrages à la partie d'amont de ce canal consistent dans l'élargissement et l'approfondissement du chenal, la construction d'une écluse adaptée aux variations du niveau de la rivière, et d'un grand déversoir régulateur. Ils ont été concédés en avril 1884 à une société d'entrepreneurs nommés Jocks et DeLorimier, qui, par l'entremise d'un agent, ont donné des sous-contrats et donné à ferme les diverses parties des travaux depuis ce temps.

Il est vrai qu'une grande partie des matériaux à enlever étaient durs et difficiles à excaver. Cela était cependant connu avant que les soumissions fussent demandées, et ne peut être accepté que jusqu'à un certain point comme excuse pour les retards qu'on a apporté à l'exécution des travaux. C'est cependant une preuve concluante de l'inconvénient qu'il y a d'être obligé d'accepter une basse soumission de la part de personnes qui ne connaissent pas la valeur des travaux ni la manière de les conduire, et qui semblent ne sentir aucune responsabilité—morale ou autre—relativement à l'observance de l'esprit de la convention qu'ils ont faite.

Lorsqu'on a attiré l'attention sur le peu de progrès qu'on faisait et qu'on insistait sur la nécessité de faire de plus grands efforts, la personne à qui on s'adressait faisait en général la remarque qu'elle n'avait rien à faire avec la partie des travaux dont on parlait; elle donnait cependant quelques fois le nom d'une autre personne qui aurait dû s'en occuper, mais presque invariablement la personne nommée était absente. Ainsi les opérations continuèrent à se traîner pendant des années avec lenteur et d'une manière peu satisfaisante, mais durant la dernière saison on a montré de meilleures dispositions qu'auparavant à pousser l'ouvrage. La fondation de l'écluse a été faite d'un bout à l'autre de la manière stipulée au contrat, et les murs ont été montés en bonne, saine et solide maçonnerie sur une hauteur de 10 à 14 pieds, ou près des deux tiers de leur pleine hauteur.

Il reste encore à construire le canal d'alimentation, qu'il faudra faire dans le cours de l'hiver de 1890-91, parce qu'il doit traverser le chenal navigable dont on se sert actuellement. On a toute raison de croire maintenant que tous les travaux compris dans ce contrat seront terminés et prêts à servir à l'ouverture de la navigation en 1891.

En 1887-88 la législature accorda un crédit pour achever l'élargissement de ce canal depuis vis-à-vis la ville de Cornwall jusqu'à l'extrémité inférieure de ce qu'on appelle la section de Dickenson's Landing.

En recevant l'autorisation nécessaire des examens et relevés furent commencés de suite, afin d'en arriver à une conclusion sur ce qu'il y avait à faire et sur la meilleure manière à adopter pour atteindre l'objet qu'on se proposait. Après avoir soigneusement étudié les diverses questions qui se présentaient, on a décidé de diviser la ligne en sept sections, puis on a fait un plan et une description détaillée sous forme de devis des divers ouvrages qu'il faudra faire sur chacune de ces sections.

On a alors demandé des soumissions par annonces publiques à ceux qui désiraient s'engager comme entrepreneurs de ces travaux.

Dix-sept soumissions furent envoyées pour les trois sections d'aval, savoir, les n°s 2, 3 et 4, qui toutes trois furent accordées à MM. Wm. Davis et Fils, qui signèrent un contrat en novembre 1888.

Pour les sections n°s 5, 6, 7 et 8, il y eut neuf soumissions de reçues. Toutes ces quatre sections furent accordées à ce qu'on appelle le "Gilbert Blasting and Dredging Co., limited," qui signa aussi un contrat en novembre 1888.

La section n° 2 commence à 30 pieds à l'est du quai situé vis-à-vis la rue Pitt, dans la ville de Cornwall, et s'étend au moins jusqu'à 1¾ mille vers l'ouest. Elle comprend l'approfondissement du fond du canal d'au moins 3 pieds, et l'exhaussement des chaussées de 2 pieds; la réparation et l'exhaussement des murs de la vieille écluse n° 17; l'exhaussement des bords du coursier hydraulique afin de pourvoir à une hauteur additionnelle d'eau dans le bief du canal à Cornwall; la construction de piles centrales et de culées pour le pont tournant dans la ligne de la rue Augusta, dans la ville de Cornwall, ainsi qu'un mur de soutènement dans ce voisinage, la construction d'une écluse de chute agrandie, sur le côté sud de la construction actuelle, et tous les travaux nécessaires pour convertir l'ancienne écluse en un déversoir régulateur; le prolongement de l'aqueduc de Wood's Creek, et tous autres ouvrages qu'on trouvera nécessaire d'exécuter sur cette section pour atteindre l'objet qu'on se propose.

La section n° 3 a un peu plus d'un mille et un tiers de long. Elle comprend la construction d'une écluse agrandie de 6 pieds de chute sur le côté sud de celle dont on se sert actuellement, et la conversion de l'ancienne écluse en déversoir régulateur; l'approfondissement du fond du canal de 3 pieds, et l'exhaussement des chaussées de 2 pieds à l'est de l'écluse; et sur la partie ouest ou d'amont de la section l'approfondissement du fond jusqu'à 5 pieds et tels autres ouvrages nécessaires.

La section n° 4 a au moins 1⅔ mille de long. Sur cette section il faut construire une écluse agrandie de 7½ pieds de chute; le fond du canal doit être creusé d'au moins 5 pieds à l'est de l'écluse, et sur le côté ouest de la section le fond doit être de 7¾ pieds en contre-bas du dessus du busc de l'ancienne écluse de garde; le déversoir régulateur devra être construit de manière à ce que l'ancienne écluse lui serve de canal.

Le tunnel ou passage sous le canal à Robinson doit être démoli et l'on devra construire un aqueduc de drainage s'étendant jusqu'en dehors des chaussées de chaque côté du canal.

Tout le terrain situé entre le canal et la rivière, depuis le chemin de 9 milles jusqu'à l'écluse n° 20, a été acheté par le gouvernement et a été payé, ou des arrangements ont été faits dans ce but. Comme on a intention de placer l'écluse agrandie de chacune de ces sections sur le côté sud des anciennes constructions, il faudra démolir toutes les maisons d'ouvriers et enlever les matériaux dont elles se composaient.

La fondation ou le radier de l'écluse sur la section n° 2 a été posé de la meilleure manière possible. Elle se compose d'une couche de béton de ciment de Portland, de 24 pouces d'épaisseur, sur laquelle reposent d'une manière uniforme les pièces de bois

transversales; en outre, à la plateforme du busc de l'extrémité d'aval on a enfoncé des pilotis et on a pris toutes les précautions pour rendre le tout bien solide. Les murs de chaque côté ont été élevés d'une assise, et l'aile nord d'amont a été élevée de plusieurs assises afin de soutenir la chaussée à cet endroit. L'aqueduc de Wood's Creek a été prolongé, et à son extrémité extérieure on a placé une porte automatique qui devra rester ouverte lorsque l'eau du nord sera plus élevée que la surface de la rivière, et qui se fermera lorsque l'eau de la rivière s'élèvera plus haut que le niveau d'été. Le mur entre l'aqueduc et l'écluse a été monté jusqu'à une hauteur de 8 pieds. Le mur sur le côté sud de la rue Water, près de l'extrémité d'aval de la section, est terminé. La vieille écluse n° 17 a été en partie réparée et les murs de la partie d'amont ont été montés jusqu'à la hauteur nécessaire sur une distance considérable en aval des portes.

Sur la section n° 3 la moitié environ de l'excavation de la tranchée de l'écluse a été faite, les pilotis latéraux enfoncés, et la fondation du côté extérieur de la chaussée, à l'extrémité d'aval de l'écluse, posée, et l'on a fait tous les autres ouvrages que le temps et les circonstances ont permis de faire.

La tranchée de l'écluse sur la section n° 4 a été creusée jusqu'à la profondeur voulue, et les pilotis enfoncés pour recevoir les plateformes des buscs aux deux extrémités de l'écluse, et l'on a fait d'autres travaux et arrangements qui faciliteront les opérations futures.

On considère qu'il est bon de dire ici que les entrepreneurs ont apporté sur le terrain un assortiment complet du meilleur outillage pour exécuter d'une manière expéditive les diverses parties des travaux. Cet outillage se compose en partie d'un grand nombre de grues pour la manutention et la pose des pierres; de sonnettes; de machines à draguer; d'une machine à planer; d'un grand nombre de chevaux et de charrettes; de bâtiments pour divers objets; d'une abondance d'outils pour les travailleurs; en outre ils montrent qu'ils ont l'habileté et l'énergie de conduire les diverses opérations d'une manière avantageuse, et manifestent non seulement le désir de les pousser, mais de les exécuter d'une manière satisfaisante et qui leur fera honneur.

La plus grande partie de la pierre de taille destinée aux parements de l'écluse a été préparée, et l'on en a délivré des quantités considérables dans le voisinage des divers endroits où elle devra servir.

La saison extraordinairement pluvieuse, et à certains endroits la nature particulière de l'excavation ont occasionné, à certaines époques, des difficultés considérables et des retards, mais on n'a négligé aucun effort pour faire énergiquement face aux divers cas à mesure qu'ils se présentaient.

La section n° 5 a 6,967 pieds de long. Les travaux consistent dans la démolition du tunnel sous le canal à Mille-Roches; la construction de piles et de culées pour un pont tournant et les approches de ce pont; et aussi dans l'élargissement et l'approfondissement du prisme du canal, et la protection de la chaussée nord avec de la pierre.

La section n° 6 a 6,000 pieds de long. Elle comprend l'élargissement et l'approfondissement du canal, l'exhaussement des chaussées où c'est nécessaire, recouvrant la chaussée nord et autres endroits, etc., avec de la pierre.

La section n° 7 a 7,500 pieds de long. Elle comprend l'élargissement et l'approfondissement du canal, la démolition du tunnel de Moulinette, la construction de piles et de culées pour un pont tournant et la formation des approches de ce pont; le revêtement en pierre de la chaussée nord et autres endroits où c'est nécessaire.

La section n° 8 a 7,317 pieds de long. Elle comprend l'élargissement et l'approfondissement du chenal du canal, l'exhaussement de certaines parties de la chaussée sud et le revêtement en pierre de la chaussée nord, etc.

L'exécution des travaux sur les quatre sections ci-dessous nommées (nos 5, 6, 7 et 8) a été, comme il est dit plus haut, accordée à une société qui n'a pas réussi à faire autant d'ouvrage qu'on l'espérait. C'est sans doute dû en grande mesure au décès dans la soirée du 12 février dernier, de E. E. Gilbert, le chef de cette société, qui, le même jour, s'était rendu à son bureau et avait décrit certaines machines qu'il avait intention de fabriquer et d'employer pour l'exécution des travaux dont sa maison

avait l'entreprise, et il y a peu ou pas de doute qu'il aurait atteint l'objet qu'il se proposait, parce qu'il pouvait, comme mécanicien, soutenir favorablement la comparaison avec n'importe quel autre homme dans son genre d'affaires.

Les travaux sont en bonne voie de progrès sous la conduite des autres membres de cette société, qui représentent qu'ils seraient plus avancés si on ne leur avait pas injustement retenu certaines sommes qui leur étaient dues vers cette époque, pour ouvrage fait par eux.

Dans ces circonstances, on a jugé à propos de ne rien faire si ce n'est d'engager les entrepreneurs à pousser plus vigoureusement les travaux, ce qu'ils ont fait, depuis deux mois.

Il y a maintenant sur les lieux trois dragueurs, mais il n'y a pas un nombre suffisant de chalans et autre outillage pour les tenir employés. Les entrepreneurs disent qu'à la prochaine session ils seront en état de pousser les travaux avec rapidité.

Il est à propos de dire que la plupart des terrains nécessaires pour l'élargissement du canal du côté du nord ont été acquis, et qu'on a fait des arrangements pour le reste.

LACS SAINT-LOUIS ET SAINT-FRANÇOIS.

Les études et examens hydrographiques antérieurs des deux côtés du fleuve Saint-Laurent, entre les lacs Saint-Louis et Saint-François, avaient été faits en vue d'un canal de 12 pieds de profondeur, le niveau étant celui adopté pour le plan de la navigation avant 1875. Mais la législature ayant autorisé à sa dernière session la formation d'une ligne de canal de nature à neutraliser la différence de niveau entre ces deux lacs, on a jugé à propos de lui donner le caractère et les dimensions adoptés pour les canaux agrandis ou en voie de construction entre le lac Erié et Montréal.

On a conséquemment jugé nécessaire de faire de nouveau l'hydrographie du fleuve, vu qu'une addition de 2 pieds à la profondeur voulue affecterait non seulement la question des entrées du canal, mais aussi le passage de cours d'eau et l'aménagement du drainage de toute ligne que l'on adopterait d'un côté ou de l'autre. Ces travaux hydrographiques sont fort avancés, mais ne permettent pas encore de soumettre aucune opinion sûre ou de faire aucune recommandation sur le sujet.

J'avais espéré que les choses seraient en état de permettre une décision et que les terrains nécessaires pour le passage du canal pourraient être achetés ou légalement appropriés avant la tombée des neiges. Il n'a cependant pas pu en être ainsi, mais on ne négligera aucun effort pour arriver à un règlement aussi prompt que possible des principales questions qui se rattachent à l'entreprise.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
JOHN PAGE,
Ingénieur en chef des canaux.

M. A. P. Bradley,
Sec. du dép. des ch. de fer et canaux,
Ottawa.

ANNEXE No 8.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,
MONTRÉAL, 21 novembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport sur les divers tra vaux dont j'ai le contrôle, pour l'exercice 1888-89, terminé le 30 juin dernier.

Ces travaux sont le canal Lachine et le canal Beauharnois, sur le fleuve Saint-Laurent, et le canal Chambly, ainsi que l'écluse et le barrage de Saint-Ours, sur la rivière Richelieu.

Ces canaux ont été maintenus en bon état ; aucun accident n'est arrivé, et le trafic n'a subi aucune interruption. Au présent rapport sont annexés des états des recettes pour amendes, dommages, etc., ainsi que des bordereaux mensuels où sont donnés le maximum et le minimum des niveaux constatés aux extrémités d'amont et d'aval de chaque canal et à chacun des buscs de l'écluse de Saint-Ours.

CANAL LACHINE.

Ce canal a été fermé par la glace le 2 décembre 1888. On en a retiré l'eau le 5 avril 1889, dans la soirée, et on l'y a introduite de nouveau le 20 du même mois. A minuit, le 21, la navigation était ouverte.

Dans le cours des quinze jours que le canal a passés à sec, tous les ouvrages au-dessous du niveau ordinaire de l'eau ont été visités et réparés.

Pendant tout le cours de la saison de navigation, l'eau a été maintenue dans tous les biefs à un niveau favorable tant pour la navigation que pour les fins industrielles.

Dès l'ouverture de la navigation, le 21 avril 1889, jusqu'à la fin de l'exercice, le trafic a été très actif. En dehors des quatre semaines d'interruption, subies par le commerce qui suit la voie du Saint-Laurent, par suite de l'accident survenu à Mille-Roches, sur le canal Cornwall, la flotte qui fréquente ce canal n'a souffert d'aucun accident ni retard durant l'année.

Toutes les constructions et engins de manœuvre qui font partie de ce canal ont été maintenus dans le meilleur état possible.

NOUVEAUX OUVRAGES.

Le débarcadère construit sur pilotis du côté sud du canal, immédiatement en aval de l'écluse de la Côte Saint-Paul, a été démoli en avril dernier et remplacé par un mur solide en pierre sèche mesurant 525 pieds de longueur, épais de 4 pieds à la base et de 3 au sommet, d'une hauteur moyenne de 13 pieds et dans lequel sont ménagées quatre ouvertures pour les coursiers de décharge des moulins construits à cet endroit.

Cette construction a été faite à l'entreprise par M. Alexandre de Lorimier, et était rendue jusqu'au niveau de l'eau à l'ouverture de la navigation le 21 août 1889. A la fin du mois le reste de l'entreprise était fini.

Le mur est relié au-dessus des ouvertures et communique au pier d'amarrage à l'extrémité nord-est de l'écluse par un pont de 55 pieds de longueur utilisé pour le touage.

Dans le cours des mois de septembre et d'octobre 1888, le personnel occupé aux travaux hydrographiques sur la rivière Richelieu, sous la direction de M. L. S. Pariseau, ingénieur civil, a fait l'arpentage et le nivellement d'une partie de la ville de Lachine ainsi que des terrains bas qui la séparent de la rivière Saint-Pierre, dans le but de trouver un débouché convenable pour les égouts de la ville.

A compter du 20 mai jusqu'à la fin de l'exercice, les mêmes employés ont aussi été occupés à faire de l'arpentage et à prendre des niveaux le long de la limite nord du canal Lachine, en vue d'un drain projeté pour conduire dans la rivière Saint-Pierre les eaux qui s'échappent de la levée du canal.

CANAL BEAUHARNOIS.

Ce canal a été fermé le 1er décembre 1888, et rouvert à la navigation le 17 avril 1889. Il n'est arrivé aucun accident, et conséquemment la navigation n'a subi aucune interruption dans le cours de l'exercice.

Les travaux faits dans le cours de l'exercice sont de deux catégories et se répartissent sous deux chefs : Réparations ordinaires et travaux imputables sur le revenu.

RÉPARATIONS.

Ecluses et portes.

On a construit et posé une paire de vantaux à l'extrémité d'aval de l'écluse n° 12, et les vieux ont été amenés au chantier et démolis.

Les passerelles aux portes des écluses nos 6, 11 et 14, ont été renouvelées et des ventelles neuves ont été posées à l'une des portes de l'écluse n° 11. Les portes d'aval des écluses nos 6, 8 et 10 ont été soulevées et on y a placé de nouvelles plaques de roulement. Les chaînes des portes aux écluses nos 10, 12 et 14 ont été renouvelées, et trois échelles placées dans les puisards.

Ponts.

Les ponts tournants aux écluses nos 7, 11 et 12, le pont de Saint-Thimothée, de même que le déversoir de trop-plein, à l'écluse n° 12, ont été visités et ont subi les réparations nécessaires.

Levées, digues, barrages, etc.

Il a été fait des travaux de réparation considérables à Hungry-Bay dans le cours de l'exercice, Environ 250 toises de pierre ont été placées sur la digue et recouvertes de gravier. Cela a eu pour effet d'exhausser beaucoup la levée pour la protection des terres avoisinantes, en même temps que de fournir une excellente chaussée à l'usage du public.

Les levées du canal ont été maintenues en bon état. Les côtés ou talus ont été réparés, environ deux milles du chemin de halage du côté du nord ont été macadamisés, et toute la levée a été maintenue en excellent état.

Les puisards d'aqueduc, les décharges, les drains et les fossés latéraux ont été nettoyés l'été dernier, et débarrassés de neige et de glace au printemps.

Les mauvaises herbes ont été fauchées des deux côtés du canal à la saison convenable.

Quatre nouveaux poteaux de défense ont été posés à chacune des écluses nos 6, 7, 13 et 14.

Cent poteaux d'amarrage ont été posés des deux côtés du canal où il y en avait besoin, et plusieurs des poteaux qui avaient été arrachés par des navires ou dérangés par la gelée ont été replacés.

Bâtiments et clôtures.

On a placé une clôture en fil métallique barbelé sur le canal en face du morceau de terrain acheté de M. Etienne Payment, en décembre dernier, et toutes les autres clôtures ont été tenues en bon état.

On a réparé et repeinturé les maisons des éclusiers et des gardiens.

Quais.

Les levées qui forment l'entrée d'amont du canal à Valleyfield ont été exhaussées de 4 pieds et revêtues d'un mur en pierre sèche sur une distance d'un demi-milie de chaque côté, le tout étant couvert d'une superstructure en bois consistant en deux pièces carrées de 12 x 12 pcs solidement assujéties en arrière à une autre pièce de bois carré dans la levée au moyen de traverses de 4 pieds en 4 pieds.

La construction de ces quais a été d'un grand avantage pour la navigation, et a servi à protéger efficacement contre les hautes eaux les propriétés adjacentes dans la ville.

TRAVAUX IMPUTABLES SUR LE REVENU.

La nouvelle drague n° 2 a passé toute la saison à Valleyfield et a été employée à approfondir l'entrée du canal jusqu'à un niveau d'eau de dix pieds et à élargir d'au

moins dix pieds cette partie du canal. Les déblais ont été utilisés pour exhausser les levées et comme terre de remplage pour les quais construits en cet endroit.

On a nettoyé et approfondi les entrées au principal coursier d'alimentation de la Cie de coton de Montréal et des moulins à papier de Buntin, et on a fait un peu de dragage dans la baie près de l'emplacement du barrage d'aval reliant Valleyfield à la Grande-Ile.

Dans le cours des mois de mars et avril on a visité et réparé la flotte de dragage, calfaté et peinturé la coque de la drague et les chalans, arrangé le mécanisme et remis le tout en état pour la reprise des travaux au printemps.

CANAL CHAMBLY.

Ce canal a été fermé par la glace le 22 novembre 1888, et rouvert à la navigation le 29 avril 1889. Il n'est arrivé aucun accident, et le trafic n'a subi aucun retard.

Il a été exécuté beaucoup de travaux dans le cours de l'exercice; ces travaux appartiennent à deux catégories : Réparations ordinaires et travaux imputables sur le revenu.

RÉPARATIONS.

Une paire de vantaux a été construite et posée à l'extrémité d'amont de l'écluse n° 5, et le busc a été reconstruit entièrement.

On a tenu en bon état et peinturé là où il y a eu lieu tous les bâtiments, les maisons et les ponts.

A la rivière aux Iroquois la chaussée a été exhaussée de 18 pcs, gravelée et passée au rouleau.

La superstructure du débarcadère en amont du pont n° 7, qui mesure 275 pieds sur 60, a été entièrement renouvelée.

Les lots appartenant au gouvernement et sur lesquels sont construites les maisons des éclusiers des écluses nos 4, 5, 6, 7, 8 et 9, et du gardien du pont n° 6, ont été entourés de clôtures en fil métallique.

Sept mille pieds de garde-corps en bois ont été remplacés par un fil métallique de $\frac{3}{8}$ de pouce retenu par une ferrure au sommet de chaque poteau, avec tourniquets de distance en distance pour raidir le fil au besoin.

On a nettoyé quatre milles et demi de fossés entre l'écluse n° 2 et l'extrémité d'aval de l'île Sainte-Thérèse.

Dans le cours d'avril les talus du canal ont été réparés, le plafond nettoyé, et 60 poteaux d'amarrage ont été renouvelés. Le plafond et les côtés du coursier de décharge du nouveau déversoir de trop-plein en amont de l'écluse n° 2, ont été revêtus en madriers pour empêcher l'affouillement des eaux.

Les réparations nécessaires aux ponts, ponceaux, fossés, clôtures et bacs passeurs ont été faites de façon à assurer bon service durant la saison.

TRAVAUX IMPUTABLES SUR LE REVENU.

Les travaux imputables sur le revenu faits sur ce canal dans le cours de l'exercice peuvent être classifiés comme suit :—

1° *Dragage.*

La flotte de dragage a été principalement occupée à creuser l'entrée du canal dans le port de Saint-Jean, P. Q. On a aussi fait à différents endroits dans le canal des tranchées d'évitement pour la rencontre des navires, et utilisé les déblais dans les massifs en arrière des murs en talus, dans l'exhaussement des levées en différents endroits, ainsi que dans les quais dans le port de Saint-Jean.

2° *Murs en talus entre l'île Sainte-Thérè e et le Moulin de Langelier.*

Douze mille pieds de longueur sur deux pieds d'épaisseur de mur en pierre sèche ont été construits entre les endroits ci-dessus nommés, la levée exhaussée et 4,290 tonneaux de gravier déposés sur le chemin de halage.

3° *Piles et bômes à Saint-Jean.*

Afin de protéger les navires contre la force du courant qui règne entre le pont tournant du chemin de fer Central Vermont et l'extrémité du long quai d'entrée, trois piles—deux de 15 pieds sur 15 et l'autre de 25 pieds sur 15—ont été construites et placées de 50 pieds en 50 pieds, en ligne de prolongement du quai, et trois bômes mesurant 205 pieds ont été mis en place.

4° *Quais n°s 1, 2 et 3, à Saint-Jean.*

Bien que non compris dans les prévisions budgétaires, le quai n° 1 a reçu l'addition d'un rang de bois d'une hauteur de 1 pied sur une longueur de 250, et a été bordé en madriers de 3 pouces.

Quai n° 2.—La superstructure de ce quai, qui mesure 664 pieds de longueur sur 5 pieds de hauteur, a presque toute été démolie et reconstruite.

Ces deux quais, de même que le n° 3, ont été remplis, nivelés et recouverts d'une bonne couche de gravier (4,000 tonneaux).

5° *Clôture à Saint-Jean.*

L'argent voté à cette fin ($500) a été employé à réparer la clôture existante.

6° *Aqueduc, Rivière aux Iroquois.*

Pour obvier aux réclamations des propriétaires avoisinants qui se plaignaient constamment de l'inondation d'une partie de leurs terres causée par le mauvais état de l'aqueduc, celui-ci a été démoli et reconstruit dans le cours des mois de mars et avril.

7° *Hausses mobiles au pont n° 1.*

Afin de pouvoir mieux contrôler l'eau dans le cas où une brêche se produirait dans la levée du canal, entre l'île Sainte-Thérèse et l'écluse n° 2, on a bordé en madriers les culées du pont n° 1, et on a construit au fond une plateforme sur laquelle on pourrait au besoin appuyer des hausses mobiles.

8° *Machines.*

Le crédit de $2,200 porté au budget de 1888-89 a été utilisé dans l'achat et l'installation de machines (mues par la vapeur) dont le besoin se faisait le plus sentir dans les ateliers du canal.

C'est une amélioration très avantageuse, et il en résultera tous les ans une économie considérable.

9° *Eclairage du port de Saint-Jean.*

On a établi dix-huit lampes à pétrole sur les quais et la pile d'entrée du canal dans le port de Saint-Jean.

10° *Reconstruction des écluses n°s 4 et 6.*

Comme il était prévu dans mon dernier rapport annuel, on a dû démolir et reconstruire dans le cours de l'hiver certaines parties du bajoyer ouest de l'écluse n° 4, et du bajoyer est de l'écluse n° 6.

11° *Réparations à la drague n° 1.*

La flotte de dragage a été visitée et réparée durant l'hiver; les coques de la drague et des chalans ont été calfatées et peinturées. Le mécanisme a aussi subi quelques légères réparations.

ÉCLUSE DE SAINT-OURS.

Cette écluse a été fermée à la navigation le 24 novembre 1888, et rouverte le 19 avril 1889.

Il n'y a pas eu d'accidents, et il n'y a pas eu lieu d'imposer d'amendes pour violation de règlement ni dommages.

Les murs de l'écluse ont été jointoyés ; quelques fuites sous les buscs et les murs ont été aveuglées avec du gravier. Les portes ont aussi subi diverses réparations, et les autres parties de l'ouvrage ont été maintenues en bon état.

Du côté ouest du barrage les levées ont été exhaussées et renforcées avec de la pierre et du gravier. Les piles ont été réparées. On a enlevé la glace autour des piles et des portes d'écluse, et on a mis des poids aux vantaux pour les empêcher d'être soulevés par les eaux du printemps.

Les bômes ont été enlevés à l'automne et replacés au printemps.

On a comme à l'ordinaire réparé la maison du surintendant, les bâtiments et les clôtures.

TRAVAUX IMPUTABLES SUR LE REVENU.

A la clôture de la navigation on a commencé les travaux préliminaires de réparations considérables qu'il y a à faire au radier de cette écluse. Ces travaux ont été conduits par M. L. G. Papineau, ingénieur civil, qui a été détaché pour cette fin du personnel occupé aux travaux hydrographiques de la rivière Richelieu. Ils sont décrits au complet dans son rapport ci-joint.

RELEVÉ HYDROGRAPHIQUE DE LA RIVIÈRE RICHELIEU.

Le relevé hydrographique de la rivière Richelieu a été continué durant l'année, et limité à la partie de la rivière comprise entre l'île Sainte-Thérèse et Chambly.

M. L. S. Pariseau, ingénieur civil et arpenteur provincial, a eu la plus grande partie du temps la charge de ces travaux en remplacement de M. Papineau, qui a été transféré à l'écluse de Saint-Ours comme ingénieur en charge des travaux de reconstruction.

Ci-joint se trouve son rapport sur les travaux de l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

E. H. PARENT,

Ingénieur surintendant.

Canal Lachine.

Relevé des niveaux de l'eau sur le busc de l'écluse n° 1, à l'entrée inférieure, et celui de l'écluse n° 5, à l'entrée supérieure, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1889. (D'après les rapports de l'éclusier.)

Mois.	Ecluse n° 1, busc d'aval.		Ecluse n° 5, busc d'amont.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1888.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet	20 6	17 10	12 8	11 1
Août	17 11	17 3	11 1	10 8
Septembre	17 6	16 9	10 9	10 3
Octobre	17 3	16 4	10 5	9 10
Novembre	20 1	16 7	12 4	9 11
Décembre	27 0	16 6	11 9	9 10
1889.				
Janvier	34 10	23 11	12 2	10 3
Février	31 6	26 7	11 9	9 8
Mars	29 0	26 8	11 8	9 4
Avril	33 11	19 10	13 7	11 2
Mai	23 1	19 7	13 10	11 11
Juin	22 6	19 9	14 0	10 10

Canal Beauharnois.

Relevé des niveaux de l'eau sur le busc de l'écluse n° 6, à l'entrée inférieure, et celui de l'écluse n° 14, à l'entrée supérieure, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1889. (D'après les rapports de l'éclusier.)

Mois.	Ecluse n° 6, busc d'aval.		Ecluse n° 14, busc d'amont.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1888.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet	12 7	11 3	11 11	11 9
Août	11 2	10 3	11 10	11 6
Septembre	10 3	9 7	12 0	11 5
Octobre	9 6	9 4	11 8	11 2
Novembre	10 10	9 5	12 2	11 3
Décembre	12 8	9 7	12 0	11 5
1889.				
Janvier	14 10	12 8	13 0	11 3
Février	16 10	15 0	12 10	11 0
Mars	15 6	11 4	12 4	10 10
Avril	13 8	11 5	12 10	11 10
Mai	13 5	11 10	12 6	11 10
Juin	13 10	11 9	12 10	12 0

Canal Chambly.

Relevé des niveaux de l'eau sur le busc de l'écluse n° 9, à l'entrée inférieure, et celui de l'écluse n° 1, à l'entrée supérieure, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1889. (D'après les rapports de l'éclusier.)

Mois.	Ecluse n° 9, busc d'aval.		Ecluse n° 1, busc d'amont.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1888.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet	12 6	10 3	10 9	9 3
Août	10 6	9 7	9 5	8 9
Septembre	10 11	10 1	9 8	8 8
Octobre	12 6	10 6	10 2	9 2
Novembre	15 7	12 4	11 10	9 6
Décembre	16 7	11 5	11 0	10 3
1889.				
Janvier	17 1	14 7	11 10	10 9
Février	18 8	15 3	10 4	9 6
Mars	17 0	14 6	10 6	9 2
Avril	16 6	13 10	11 2	9 11
Mai	15 10	13 2	10 6	9 1
Juin	14 1	13 0	9 8	8 8

Ecluse Saint-Ours.

Relevé des niveaux de l'eau sur les busc de l'écluse de Saint-Ours, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1888. (D'après les rapports de l'éclusier.)

Mois.	Ecluse n° 1, busc d'aval.		Ecluse n° 1, busc d'amont.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1888.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet	12 5½	9 2	10 8	9 2
Août	9 11	8 5	9 3	8 8
Septembre	9 10	8 2	9 9	8 11
Octobre	9 11	8 7	10 5	9 4
Novembre	15 10	9 9	12 9½	10 6
Décembre	16 6	9 10	12 9	10 0
1889.				
Janvier	16 0	13 6	12 11	10 6
Février	13 4	11 4	10 9	9 9
Mars	16 4	12 4	12 10	9 11
Avril	16 2	14 7	13 8	10 10
Mai	16 9	12 3	13 5	11 1
Juin	14 7	12 8	11 10	10 11

Canal Lachine.

Etat des amendes et dommages perçus durant l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Date.	Noms des bâtiments.	Nom du propriétaire.	Amendes.	Dommages.	Totaux.
1888-89.			$ cts.	$ cts.	$ cts.
22 sept...	Steamer "Silver Spray".....	Ligne Sincennes et McNaughton	10 00	12 00	22 00
1er oct....	do "William Paul"....	Narcisse Paul.....	20 00	.....	20 00
12 " ...	Barge "Brodeur Demerse"..	Damase Leroux.....	10 00	4 00	14 00
14 nov....	do "Hebert".....	C. Lamarche.....	5 00	.....	5 00
17 juin...	Steamer "E. B. Eddy".....	D. Murphy et Cie.....	10 00	.....	10 00
		Totaux.....	55 00	16 00	71 00

JOHN O'NEIL,
Percepteur.

Bureau du Canal,
Montréal, juillet 1889.

Canal Lachine.

Montants perçus pour loyers d'emplacements pour bois de chauffage et hivernage de bâtiments, pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Date.	Items.	Montants.
		$ cts.
1888-89...	Bois de chauffage	648 91
	Hivernage des bâtiments	301 27
	Total.....	950 18

JOHN O'NEIL,
Percepteur.

Bureau du Canal,
Montréal, juillet 1889.

Canal Lachine.

Montants perçus pour usage des bassins, des quais et des levées, pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Date.	Items.	Montants.
		$ cts.
1888-89...	Quaiage.....	47 58
	Usage des bassins.....	1,340 78
	Usage des levées.....	46 00
	Total.....	1,434 36

J. B. DESCHAMPS,
Pour le percepteur.

Bureau du Canal,
Lachine, juillet 1889.

ANNEXE No 8*a*.

MONTRÉAL, 1er juillet 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser mon rapport annuel au sujet des arpentages sous mon contrôle durant l'année fiscale 1888-89. Ces arpentages ont été faits sur les bords de la rivière Richelieu, dans les villes de Lachine, Saint-Jean, et enfin, le long du canal Lachine.

Rivière Richelieu.

Le relevé hydrographique de la partie de cette rivière comprise entre le pied de l'île Sainte-Thérèse et le Bassin de Chambly, distance d'à peu près six milles, a été commencé le 22 août 1888 et continué jusque vers la fin du mois de novembre suivant. Durant cette période l'état excessivement pluvieux du temps et l'absence temporaire de mes assistants et de moi-même sur d'autres travaux, ont été de sérieux empêchements à l'avancement rapide des travaux du dehors et de cette partie de la rivière, un mille et demi reste encore à faire.

Le mode de procéder à l'arpentage de cette rivière durant cette saison a été le même que celui des années précédentes. Une triangulation soignée a d'abord été faite, puis des lignes auxiliaires ont été mesurées entre les divers sommets de triangulation, afin de faciliter la localisation des lignes de sondage et la prise de la topographie des deux rives.

Les sondages ont été pris suivant des lignes en travers de la rivière, distantes les unes des autres de deux cents pieds, depuis l'île Sainte-Thérèse jusque dans le rapide du même nom. La topographie de la rive ouest a été prise depuis la rivière jusqu'au canal Chambly afin de pouvoir compléter un plan général de ce canal pour le bureau du surintendant.

Conformément aux instructions reçues de votre bureau, l'arpentage de la rivière Richelieu fut interrompu depuis le 15 jusqu'au 22 octobre 1888. Durant ce temps le personnel a été occupé à prendre des mesures et des niveaux sur le parcours de la rue Richelieu, à Saint-Jean, depuis l'école militaire jusqu'à un point un peu en aval du moulin de Langelier. Ce travail a été fait dans le but d'étudier le projet d'un drain collecteur le long de la rue Richelieu et se déversant directement dans la rivière, en passant sous le canal Chambly, en aval de la ville. Actuellement tous les égouts de Saint-Jean débouchent, en face de la ville, dans le canal Chambly, dont les eaux sont ainsi contaminées et rendues nuisibles à la santé de ceux qui résident le long de son parcours.

Durant l'automne de 1888, un arpentage et un nivellement ont été faits d'une partie de la ville de Lachine et des terrains bas situés entre cette dernière et la rivière Saint-Pierre. La différence de hauteur entre la surface de l'eau à l'extérieur de la jetée formant la nouvelle entrée supérieure du canal Lachine, a aussi été déterminée.

Le but de cet arpentage et de ce nivellement était de trouver un débouché convenable pour les égouts de la ville de Lachine, cette dernière ne pouvant sans de sérieux inconvénients se servir du canal Lachine à cet effet.

Pour faire ce travail qui a duré depuis le 22 septembre 1888 jusqu'au 15 du mois suivant, l'arpentage de la rivière Richelieu n'a pas été complètement interrompu, mais les progrès faits durant ce temps ont été peu considérables.

Depuis le 22 de mai 1889 jusqu'à la fin de l'année fiscale j'ai été engagé, avec mes assistants, à faire de l'arpentage et à prendre des niveaux en vue d'un drain projeté le long de la limite nord du canal Lachine; ce drain pouvant conduire toutes les eaux qui s'échappent de la levée de ce canal dans la rivière Saint-Pierre, près d'un point situé vis-à-vis le pont du canal, à la côte Saint-Paul, et étant en même temps

susceptible de recevoir les égouts de la ville de Lachine. L'assainissement du marais de la Côte Saint-Paul n'a pas été perdu de vue en faisant ce travail.

Durant le temps compris entre le 23 novembre 1888 et le 20 mai 1889, notre occupation n'a été que du travail de bureau.

Les plans et profils des travaux exécutés à Lachine et à Saint-Jean ont d'abord été faits et transmis à votre bureau dans le cours des mois de décembre et janvier, puis durant le reste de la saison d'hiver nous avons été occupés, mon assistant et moi, à faire des copies des plans et profils précédents, à travailler à la carte générale de la rivière Richelieu, en aval de Saint-Jean, et à compléter un plan général du canal Chambly pour le bureau du surintendant.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

L. S. PARISEAU,

Ingénieur-résident.

E. H. PARENT, écr.,
Ingénieur surintendant des canaux,
Montréal, Qué.

ANNEXE No 8*b*.

SAINT-OURS, 1er novembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport au sujet des travaux exécutés à l'écluse de Saint-Ours pendant l'exercice 1888-89 :—

Au mois de juin je fus chargé par une lettre en date du 21 de ce mois d'examiner le terrain et la nature du fond de la rivière auprès de l'écluse de Saint-Ours pour choisir l'endroit le plus favorable à l'établissement de deux batardeaux, l'un à la tête amont, et l'autre à la tête aval de l'écluse, en vue des réparations à faire au fond de celle-ci.

Dans le choix de l'emplacement je me suis laissé guider par les conditions suivantes :—

1. Construire les barrages dans le voisinage immédiat de l'écluse afin de donner le moindre développement possible à ces ouvrages.

2. Les placer néanmoins à une distance suffisante pour avoir libre accès à toutes les parties des murs de l'écluse, dans le cas où une démolition partielle ou totale serait nécessaire.

On avait songé tout d'abord au moyen moins dispendieux de barrages de poutrelles dans les rainures ménagées à chaque bout de l'écluse; mais l'état douteux du fond a fait renoncer à ce procédé. De fait on aurait éprouvé de grandes difficultés à effectuer un barrage étanche à cet endroit, comme on put s'en assurer quand l'écluse fut mise à sec.

Quant à la construction même des barrages, il fallait remplir les conditions suivantes :—

1. Présenter un certain caractère de durée qui permît de reprendre les travaux un second hiver, si cela devenait nécessaire.

2. Laisser un passage libre à la navigation jusqu'à la fin de la saison.

3. Pouvoir résister à une tête d'eau de 16 pieds pour celui d'amont et de 20 pieds pour celui d'aval.

4. Pouvoir rétablir au printemps le passage pour la navigation sans démolir entièrement les ouvrages.

Ces conditions à remplir ont fait adopter le système suivant :—

Chaque barrage se compose de deux piles à parois verticales, laissant entre leurs coins les plus rapprochés un espace égal à la largeur de l'écluse.

Ces piles chargées de pierre forment culées pour le caisson mobile qui fermera cette ouverture à la fin de la saison de navigation.

En second lieu viennent deux caisses à paroi antérieure incliné à 45° supportant deux rangs de planches à la même inclinaison et recouvertes elles-mêmes d'une couche d'argile.

Ces deux parties joignent les culées au rivage, auquel elles sont soigneusement reliées. Ces caisses sont aussi chargées de pierre.

Enfin le barrage se complète par un caisson mobile en forme de coin, destiné à combler à volonté l'espace ménagé pour le passage des vaisseaux.

Le plan général annexé fait voir la disposition d'ensemble des deux barrages. Celui d'amont a une longueur totale mesurée sur sa face antérieure de 214 pieds. Celui d'aval a une longueur totale de 237 pieds.

Celui du côté sud-est a été prolongé parallèlement à l'axe de l'écluse pour éviter de faire le raccordement du batardeau et du remblai de l'écluse à un endroit où celui-ci présente peu d'épaisseur et où on aurait pu craindre des infiltrations à travers le mur en pierre sèche qui garnit la tête de l'écluse.

CONSTRUCTION DES DIVERSES PARTIES DU BARRAGE.

Le caisson mobile mesure 66 pieds en dedans et 52 pieds en dehors par 13 pieds de largeur. Il est fait de madriers de pruche posés à plat et entre-croisés, formant trois cloisons verticales dans le sens de sa longueur dont les deux premières du dehors sont à parois pleines et la troisième à claire-voie.

Il est subdivisé dans sa longueur par cinq cloisons de pièces transversales dont les interstices sont remplis dans la partie antérieure du caisson et laissées vides dans l'autre.

Les intersections des deux cloisons longitudinales étanches avec leurs cloisons transversales forment donc 6 boîtes à parois massives du haut en bas, mais ouvertes par le fond.

Ces boîtes ont à l'intérieur une largeur de 4 pieds et sont remplies de corroi soigneusement pilonné pour assurer l'étanchéité des cloisons. De plus le corroi repose sur le fond naturel de la rivière et il en comble les inégalités.

Cette charpente en madriers est reliée ensemble par des boulons de fer rond d'un pouce de diamètre et de 4 pieds de longueur, à chaque intersection des pièces longitudinales et transversales.

Pour éviter les infiltrations qui auraient pu se produire par dessous le fond du caisson, on a planté en avant une rangée de planches et formé au pied en remblai d'argile.

Le caisson mobile est chargé de pierre après qu'il est amené en position, et celles-ci sont déposées sur un plancher établi à quelques pieds seulement de la surface, et on les enlève au printemps avant de laisser l'eau remplir l'écluse.

Les piles ou culées sont construites de la même manière que le caisson, seulement la charge de pierre est plus considérable.

Les caisses à paroi inclinée sont faites de bois méplat de 1 pied ou plus d'épaisseur. Les pièces sont simplement superposées, et assujéties par des boulons de fer carré de $\frac{3}{4}$ de pouce de côté, à chaque intersection. Ces boulons traversent deux pièces et la moitié d'une troisième.

La paroi inclinée seule est retouchée pour donner une pente uniforme de 45°. Cette paroi est recouverte de deux rangs de palplanches de deux pouces d'épaisseur à joint couvert. Ces palplanches sont battues avec un mouton pesant 300 lbs environ et enfoncées de 3 à 5 pieds, suivant le cas, et de manière à traverser la couche de boue qui recouvre le fond naturel de la rivière.

Ces caisses qui ont 20 pieds de largeur à la base diminuent en montant de manière à n'avoir qu'environ 8 pieds au sommet.

Pour obtenir un passage commode sur le haut du barrage, on a laissé projeter en dedans les pièces transversales du sommet et établi au-dessus un pont de 13 pieds de largeur (les dessins n'indiquent pas cette disposition). Par ce moyen on fait arriver les tombereaux jusqu'à chaque point des talus pour y déposer la terre. Pour franchir l'ouverture laissée libre, on établissait un pont volant à l'aide du grand chalan affecté aux réparations, de sorte que la terre était amenée directement par les tombereaux sur tous les points des barrages.

Le barrage d'aval a été construit sur le même système ; il offre néanmoins les particularités suivantes :

L'emplacement qu'il devait occuper était couvert d'un enrochement à pierre perdue, jetée là quelque temps après la construction de l'écluse, pour arrêter des affouillements causés par le courant violent des vannes des portes de l'écluse.

Il n'était pas prudent d'établir le caisson sur ce lit de pierres, où l'eau aurait facilement trouvé un passage. Il fallut donc recourir au dragueur pour mettre à nu le fond de la rivière.

Le terrain au-dessous se trouva être un sable gris mouvant où la moindre infiltration une fois commencée pouvait devenir insurmontable.

Pour obvier à ce danger on fit jeter à cet endroit et jusqu'à une dizaine de pieds en avant une couche de terre de deux pieds d'épaisseur. Le caisson fut ensuite amené en place et chargé de pierre, comme celui d'amont ; mais au lieu de palplanches on étendit des toiles goudronnées dans l'angle formé par le terrain et la paroi verticale du caisson. Ces toiles recouvrent le sol sur une espace de 10 pieds environ en avant du caisson, puis elles s'appliquent contre la paroi verticale jusqu'à une hauteur de 6 à

7 pieds au-dessus du fond. Le tout est ensuite recouvert d'un remblai en terre s'élevant à environ 12 pieds.

Ce système a donné de bons résultats, et on n'a pas constaté de voies d'eau par dessous le caisson mobile.

MARCHE DES TRAVAUX.

La construction des barrages fut commencée le 19 septembre, mais les travaux furent retardés par les pluies continuelles et la hauteur de l'eau dans la rivière. On éprouva beaucoup de difficulté à enfoncer les palplanches du barrage d'amont; le fond de la rivière à cet endroit se trouvant parsemé de pierres et de pièces de bois submergé enfoncées dans la boue, qu'il fallut faire enlever par un plongeur, travail lent et assez pénible.

Pour le barrage d'aval on éprouva peu de difficulté de ce chef, mais la profondeur étant plus grande et l'eau encore plus haute, on dût employer du bois très long, et on obtenait plus difficilement une surface uniforme. D'un autre côté les dégels constants qui eurent lieu pendant les mois de novembre et décembre permirent d'avoir la terre en bonne condition pour les corrois qui restaient à faire.

En somme, les barrages ne purent être terminés que dans les derniers jours de décembre, et vers cette époque survint une crue tout à fait inusitée de la rivière qui fit remettre l'essai des barrages et de la pompe au commencement du mois de janvier.

Mais alors on put constater que la machine à vapeur sur laquelle on avait compté était insuffisante pour actionner la pompe, et on dût aviser à se procurer une machine et une pompe auxiliaires ainsi qu'une chaudière pour fournir la vapeur.

Les travaux furent suspendus et ce ne fut qu'au mois de février que l'état des chemins permit d'amener de Sorel les machines cherchées.

On parvint enfin à faire fonctionner une pompe centrifuge de 6 pouces de diamètre et à vider l'écluse, moins 1½ pied d'eau qui resta dans la partie centrale de l'écluse, laquelle est plus basse que tout le reste. Il fallut aussi enlever la glace qui s'était formée durant l'hiver et qui atteignait 2 pieds d'épaisseur. Après cette opération on fut à même d'examiner l'état de l'écluse et de voir où sont les principaux dommages qu'elle a soufferts.

La saison se trouvant alors avancée, on arriva à la conclusion que les travaux à faire étaient trop considérables pour être exécutés avant l'ouverture de la navigation et qu'il vaudrait mieux reprendre le tout à l'automne.

On prit quelques mesures provisoires pour empêcher les dommages d'augmenter pendant la saison de navigation, et on profita du temps que l'écluse était vide pour rejointoyer les murs en contre-bas de la ligne d'eau basse.

Il ne restait plus pour le moment qu'à rendre l'écluse à la navigation. Pour cette opération nous avions à notre disposition le dragueur n° 1, qui avait hiverné dans le canal de Chambly.

Dans l'état des choses il ne pouvait atteindre que le barrage d'amont, à moins de franchir le barrage de Saint-Ours pour se trouver en aval du barrage inférieur. Or, contrairement à ce qui arrive d'ordinaire, aucun vaisseau n'aurait pu y passer cette année. En face de cette difficulté on dut essayer d'enlever le barrage d'aval sans le secours du dragueur.

On tenta l'opération au moyen de leviers et de poulies, mais la masse de terre déposée en avant du caisson résista, et celui-ci fut séparé en deux parties de 10 pieds chacune, le haut se séparant du reste qui demeura au fond. Néanmoins, comme il y avait de 6 à 7 pieds d'eau par-dessus, le dragueur pouvait y passer avec facilité.

Aussitôt que le Richelieu fut libre de glace jusqu'à Chambly, on amena le dragueur à Saint-Ours ; il commença par enlever le remblai formé en avant du caisson central d'amont, puis, à l'aide de leviers et de poulies, on éloigna ce caisson mobile de ses culées, on le renversa en partie, et alors, le courant aidant, le corroi s'échappa par le fond et le caisson fut remis à flot.

Le dragueur put alors entrer dans l'écluse et passer au delà du 2e barrage. Il enleva la terre comme pour celui d'amont, puis, avec des poulies et des treuils, on parvint à déplacer la partie du caisson qui était restée au fond, et à la remettre aussi à flot. Le passage se trouvait alors complètement libre pour la navigation.

ÉTAT DE L'ÉCLUSE DE SAINT-OURS.

La maçonnerie de l'écluse a peu souffert dans les quarante années qu'elle a durée. Au-dessous de la ligne d'eau basse la maçonnerie est en bon état et ne semble pas avoir travaillé, si ce n'est l'extrémité nord-ouest du mur qui paraît s'être affaissée de deux pouces environ par un tassement de la fondation.

Au-dessus de la ligne d'eau basse, la maçonnerie a souffert davantage, les rangs de pierre ont glissé les uns sur les autres vers l'écluse, mais nulle part on n'a constaté une déviation de la verticale dépassant deux pouces pour la hauteur totale du mur. Ces déviations se font remarquer surtout dans le voisinage des chardonnets et des puits de chaînes. Les murs de la chambre de l'écluse paraissent en meilleur était. Les mesures prises, récemment comparées aux dimensions originales de l'écluse, indiquent néanmoins là aussi, un rapprochement des murs vers leur sommet. Le ciment paraît solide dans les joints, à l'exception de quelques fuites d'eau dans le voisinage immédiat des chardonnets. Les murs peuvent durer encore très longtemps dans l'état où ils sont maintenant.

Le fond de l'écluse n'est pas dans un état aussi satisfaisant. La plateforme au-dessus du seuil d'amont, ou plutôt le plancher de l'enclave des portes, est formé d'un rang simple de madriers de chêne de 4 pouces d'épaisseur. L'action de l'eau a agrandi les joints entre ces madriers, et quelques-uns ont bien ½ pouce de largeur. Comme cela se répète à chaque madrier et sur toute la longueur de la plateforme, on comprend qu'il peut passer par là un volume d'eau considérable.

C'est ce qui est arrivé ; l'eau paraît avoir trouvé une issue sous le seuil, pardessous l'extrémité des palplanches qui forment la cloison à chaque bout de la plateforme sur laquelle le seuil est construit. En effet, sous tout le plancher de l'enclave des portes, l'argile qui avait été tassée entre les pilotis et entre les pièces transversales, a été entraînée et il s'est produit des affouillements de 10 pieds de profondeur dans le voisinage immédiat de la cloison de palplanche.

Ces cavités avaient été en partie comblées par les masses de gravier qui ont été jetées en cet endroit depuis 3 ou 4 années, mais il en est resté deux qui ont permis de juger à quelle profondeur le sol est miné. L'issue de ces voies d'eau se trouve au pied de la plateforme qui porte le seuil de maçonnerie ou le radier. En cet endroit, plusieurs madriers du plancher ont été déplacés par la pression de l'eau s'exerçant de bas en haut, et, ces années dernières, on a trouvé là des monceaux de terre et de gravier, montrant le travail qui s'opérait sous les planchers et sous le seuil.

Il s'est produit une autre voie d'eau sous le mur de l'enclave de la porte, du côté ouest, c'est celle-là qui a produit un effondrement partiel du terrain derrière le mur. On n'a pas pu s'assurer de l'endroit où elle trouvait son issue. Cette voie d'eau ayant été interceptée au moyen d'une quantité de gravier et de terre pilonnée.

La plateforme du seuil d'aval n'est pas en meilleur état, là comme en haut il s'est produit des affouillements profonds sous le seuil, et la déperdition d'eau est parfois telle, que l'abaissement de niveau qui en résulte dans l'écluse, rend difficile la manœuvre des portes d'amont.

RÉPARATIONS À FAIRE.

Après l'examen que nous avons fait de l'écluse de Saint-Ours, et d'après les renseignements que nous avons pu recueillir sur sa construction et sur celle d'écluse de la même période, j'arrive à la conclusion suivante :—

Qu'il ne serait pas nécessaire de démolir les maçonneries puisqu'elles sont en bon état, surtout au-dessous de la ligne d'eau basse, et qu'il serait très difficile sans une démolition complète de modifier l'écluse actuelle de manière à en augmenter le tirant d'eau, comme il en avait été question d'abord. Il reste donc à réparer l'écluse sous sa forme actuelle.

Les planchers devront être remplacés en entier, à l'exception des planchers de chêne dans les enclaves d'amont et d'aval, qui n'exigeront pas de fortes réparations.

Pour assurer l'étanchéité dans ce fond d'écluse parsemé de sources on devra substituer à l'argile pilonnée, employée originairement, sous les planchers, une couche de béton plus ou moins épaisse suivant l'effort qu'elle aura à subir.

Nous pourrons aussi profiter de l'état de l'écluse pendant les travaux actuels pour établir à chacune de ses extrémités une forte cloison protégée par une tranchée remplie de béton, dans l'alignement des rainures ménagées pour un barrage de poutrelles, ceci devant servir pour les réparations à venir.

Nous pourrions également, en aval de l'écluse et au delà des murs en retour, revêtir le fond de pierres posées à la main, sur un lit de pierre cassée afin de prévenir les affouillements qui se sont produits après la construction de l'écluse et qui tendraient encore à se produire si cette partie n'est pas protégée contre le courant violent venant des vannes pendant l'éclusage des vaisseaux.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très humble serviteur,

L. G. PAPINEAU,

Ingénieur-résident.

E. H. PARENT, ecr.,
Ingénieur surintendant du canal Lachine,
Montréal.

ANNEXE No. 9.

CANAUX DE LA RIVIÈRE OTTAWA.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR-SURINTENDANT,
OTTAWA, 3 septembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

CONSTRUCTION.

Il n'y a pas eu lieu de faire aucun ouvrage à classer sous ce chef.

ENTRETIEN.

Canal de Sainte-Anne.

Ce canal a été fermé à la navigation le 22 novembre 1888 et rouvert le 19 mai 1889.

On a fait les réparations ordinaires qui étaient nécessaires aux écluses et aux portes, ainsi qu'aux bâtiments, aux clôtures, aux chaussées, etc., etc. Les jetées qui marquent le chenal en amont de l'écluse, et qui servent à guider les bâtiments vers l'entrée du canal, ont été exhaussées de 3 pieds au-dessus de la hauteur à laquelle les avait laissées l'entrepreneur ; et elles sont ainsi devenues plus utiles pendant le temps des hautes eaux. On a construit deux petites piles à la baie de l'île Perrot pour l'hivernage des bômes ; et on a fait des réparations ordinaires aux autres piles et jetées, aux bômes, aux chalans, etc.

La navigation a été régulière et sans entraves. Elle n'a été interrompue par aucune cause pendant l'exercice.

CANAL DE CARILLON.

La navigation sur ce canal a été close le 2 décembre 1888 et rétablie le 26 avril 1889.

On a construit une écurie et un hangar à bois en dépendance de la maison fournie au péager, et on a posé une clôture en fil métallique autour du terrain.

On a fait les réparations ordinaires aux écluses 1 et 2, et fait les renforcements et les réparations jugés nécessaires aux jetées directrices et aux bômes.

Le mur de soutènement du sud du bassin du canal a été rejointoyé.

On a construit et mis en œuvre des chalans pour le service des plongeurs et le transport des matériaux pour le canal.

On s'est occupé des chaussées, des ponts, des clôtures et des fossés ; et tout les travaux qui font partie du canal ou qui en dépendent sont maintenant dans un bon état.

CANAL DE GRENVILLE.

Comme celui de Carillon le canal de Grenville a été fermé à la navigation le 2 décembre 1888 et rouvert le 26 août 1889.

Les écluses 3, 4, 5, 6 et 7 ont été totalement visitées et ont subi les réparations nécessaires ; les portes et dépendances ont été réparées et repeinturées.

Le pont tournant à Grenville (qui est aujourd'hui une vieille construction) a été entièrement visité, et toutes les parties pourries ou affaiblies ont été enlevées et remplacées.

On peut en dire autant du pont de l'écluse n° 5, bien que ce pont soit dans un état tel qu'avant longtemps il faille le renouveler tout à fait.

On a visité les clôtures aux diverses écluses, et on a repeinturé celles qui avaient besoin de l'être.

On s'est aussi occupé des levées le long du bief et on leur a fait les réparations nécessaires. Les parties avariées de l'épaulement en cailloutage ont été reconstruites. Les aqueducs ont partout été visités et curés.

Il n'y a eu aucune interruption du trafic pendant l'année, et le fonctionnement du canal a été régulier et satisfaisant.

Canal de la Culbute.

Le peu de trafic qui appartient naturellement à ce canal y a trouvé son cours. On a fait à ce canal les réparations nécessaires pour maintenir ses écluses en état d'être utilisées.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. STARK,

Ingénieur surintendant.

M. A. P. Bradley,

Secrétaire, département des chemins de fer et canaux.

ANNEXE No 10.

BUREAU DU CANAL RIDEAU,
OTTAWA, 19 septembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur l'état des travaux dont j'ai la charge, pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

La navigation s'est close à Ottawa le 22 novembre et aux Moulins de Kingston le 23 novembre 1888.

Elle s'est rouverte à Ottawa le 22 avril et aux Moulins de Kingston le 29 avril 1889.

Depuis le bief culminant, au Petit lac Rideau, en descendant jusqu'à Ottawa, l'eau s'est maintenue à la hauteur voulue sur les buscs des différentes écluses jusqu'à la clôture de la navigation.

Dans les autres biefs jusqu'à Kingston, l'eau est tombée le 8 juillet au-dessous du niveau nécessaire pour la navigation au seuil d'amont de l'écluse de Newboro' et a continué de baisser jusqu'à la fin de la saison, époque à laquelle elle était un pied au-dessous du niveau voulu.

Dans le bief des Moulins de Kingston, l'eau est tombée, dans le cours de juillet, à 1 pied 10 pouces au-dessous du niveau réglementaire, mais a regagné quelques pouces vers la fin de la saison à la suite des pluies.

Bien que la neige n'ait pas été abondante, et qu'on n'ait guère eu de crue des eaux au printemps, les pluies continuelles du commencement de la saison ont empli tous les biefs et les déversoirs de trop-plein, lesquels ont dû être tenus ouverts jusqu'à la fin de juillet, ce qui n'était pas arrivé depuis vingt ans.

Le vieux barrage au pied du lac Hart a été renouvelé, ainsi qu'un barrage à la décharge du lac Rock. Des gens qui considéraient que leurs terres souffriraient de la construction de ce barrage y ont pratiqué une brèche au printemps.

On a aussi fait un arrangement en conséquence duquel le vieux barrage à la décharge du lac Wolfe sera restauré, ce qui aidera considérablement à l'alimentation de la partie supérieure du Rideau, et obviera dans une certaine mesure aux basses eaux sur le busc d'amont de Newboro'.

On s'attend que l'année prochaine on aura une drague à l'œuvre sur le canal, de sorte qu'on pourra procéder à l'approfondissement des tranchées peu profondes et au renforcement des barrages.

Les principales réparations faites aux constructions sont les suivantes :—

Moulins de Kingston.

On a renouvelé les vantaux de la porte d'aval, replanchéié le long pont sur le déversoir de décharge, posé dix balanciers neufs, et réparé la maison de l'éclusier.

Moulins de Brewer en aval.

On a déposé soixante et quinze verges de gravier sur l'écluse et le barrage.

Moulins de Brewer en amont.

On a renouvelé les vantaux du centre, et réparé ceux d'aval.

Brass'-Pond.

On a bâti une loge pour le gardien du pont.

Jones'-Falls.

On a démoli et reconstruit le musoir d'amont, réparé le barrage de Morton, et généralement réparé les portes d'écluse.

Station de Davis.

On a asséché l'écluse et renouvelé le busc d'aval ; construit quatre nouvelles piles d'amarrage à la tête de l'écluse.

Newboro'.

On a nettoyé la tranchée, et reconstruit la maison de l'éclusier.

Narrows.

On a reconstruit le barrage et le pont sur le déversoir de décharge, et réparé les piles en amont et en aval de l'écluse.

Oliver's-Ferry.

On a renouvelé le pont tournant.

Poonamalie.

On a construit une paire de vantaux, et réparé la porte d'amont.

Smith's-Falls (écluse simple).

Réparations à la maison de l'éclusier.

Smith's-Falls (écluses accolées).

On a posé la fondation d'un nouveau pont tournant en fer, et construit des piles dans le bassin pour le protéger.

Old-Sly's.

Réparations générales à la station.

Edmond's.

Réparations générales à la station.

Kilmarnock.

On a construit un nouveau pont tournant, et réparé les portes.

Merrickville.

Réparations générales.

Carrière de Clow.

On a déposé en arrière du barrage de pierre soixante voitures de pierre cassée.

Rapides de Nicholson.

On a reconstruit une paire de vantaux, et renouvelé les poulies des chaînes.

Long-Island.

On a posé un nouveau busc en pierre à l'écluse du milieu, et fait les réparations générales nécessaires.

Black-Rapids.

On a réparé la porte d'amont.

Hogsback.

Réparations générales.

Hartwell's.

Réparations générales.

Marais de Dow.

On a réparé une brèche qui s'était produite dans la levée du sud.

Pont de Little (chemin de la rue Bank).

On a renouvelé le pont tournant et ses piles.

Ottawa.

On a renouvelé une paire de vantaux ; et exhaussé et replanchéié le long quai du bassin.

Travaux pour lesquels il a été voté des crédits particuliers.

Le nouveau pont tournant en fer construit à Smith's-Falls a été terminé, ainsi que le clôturage des accès, et le pont a été ouvert au trafic.

Le bois nécessaire au nouveau barrage à la décharge du lac Wolfe a été déposé sur les lieux.

La navigation n'a été aucunement interrompue.

On verra par les bordereaux qu'il y a eu augmentation dans le mouvement par tout le canal.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
FRED. A. WISE,
Ingénieur surintendant.

M. A. P. Bradley,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

ANNEXE No. 11.

CANAL DE LA TAY.

BUREAU DU CANAL RIDEAU,
OTTAWA, 19 septembre 1889.

RAPPORT POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1889.

MM. W. Davis et Fils ont commencé en septembre les travaux de leur entreprise qui consiste à terminer le canal depuis la rue Craig jusqu'au côté sud de la rue Peter, y compris l'excavation du vieux bassin, la construction de quais, l'approfondissement de la rivière, la construction de la maçonnerie pour trois ponts, et ces entrepreneurs ont poussé les travaux avec une telle énergie que la principale partie de leur entreprise était presque terminée à la fin de janvier, ce qui ne laissait que l'approfondissement de la rivière entre la rue Craig et le bassin à exécuter pour compléter l'entreprise dont l'achèvement n'est pas obligatoire dans le cours du présent exercice.

Les entrepreneurs ont commandé à une maison de Welland une drague propre à ce travail, mais elle n'était pas encore arrivée sur les lieux au 30 juin.

Aussitôt que la maçonnerie a été prête l'entrepreneur des ponts d'acier a terminé son entreprise, et ces ponts sont aujourd'hui ouverts à la circulation.

Pendant toute la saison on a permis aux bateaux à vapeur de se servir à leurs propres risques de la partie du canal terminée.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
FRED. A. WISE,
Ingénieur surintendant.

A M. A. P. BRADLEY,
Sec. dépt. des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

ANNEXE No. 12.

CANAL DE LA TRENT.

PETERBOROUGH, 12 novembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de présenter le rapport suivant sur les constructions qui sont sous mon contrôle, pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

La navigation a été close le 22 novembre et rouverte le 17 avril. Dans les différents biefs, l'eau s'est maintenue à un bon niveau—de 5 pieds 6 pouces à 6 pieds—sur les seuils jusque vers la fin de la navigation. La crue du printemps a été très faible cette année, et on craignait que l'eau deviendrait rare avant la clôture de la saison, c'est pourquoi je commençai beaucoup plus tôt que d'ordinaire à retenir l'eau en fermant les barrages. Cependant, pendant les deux ou trois derniers jours de mai et les dix premiers jours de juin il est tombé une quantité de pluie extraordinaire qui, selon les registres de l'observatoire de Toronto, n'a été égalée—pour une période correspondante—que deux fois depuis 1854. Cette pluie a fait monter les réservoirs à une grande hauteur, mais il n'y a pas eu de dommages de causés aux constructions. Il est impossible de régler l'eau avec avantage dans les conditions actuelles, vu que tous les grands réservoirs en amont du lac des Esturgeons sont sous un différent contrôle.

Le nombre total des écluses (y compris ceux de la pointe de Young) a été de 2,814. L'écluse de la pointe de Young est sous le contrôle du gouvernement de l'Ontario, mais elle dépend, pour une alimentation suffisante d'eau, des barrages de Lakefield et de la pointe de Young, récemment construits par ce département. Le nombre des éclusages ne donne pas une idée juste du trafic qui se fait sur ces eaux, attendu que plusieurs biefs étant longs, comme entre Lyndsay et Bobcaygeon ou entre Chemong et Bobcaygeon, il se fait beaucoup de navigation sans qu'il en soit consigné de notes. Il y a aujourd'hui vingt et un steamers sur les biefs entre Lakefield et le lac Balsam, et six entre Peterboro' et Heely's Falls.

Les constructions qui marquent les différentes stations entre Trenton et le lac Balsam ont été décrites dans des rapports précédents. Cette année les travaux de construction et de réparation ont été comme suit:

Châtes de Fénelon.

Le coin d'une des ventelles des portes d'écluse ayant été brisée, cette ventelle a été réparée. Le passage conduisant au lac de Cameron a été intercepté par le pont fixe du chemin de fer Grand-Tronc sur la rivière à la tête du canal. Ce pont devrait être converti en pont tournant avant l'ouverture de la navigation la saison prochaine.

Rivière Scugog.

Une deuxième balise a été construite à l'embouchure de la rivière, et on a entretenu des feux sur les deux, ce qui a été d'un grand avantage pour la navigation.

Bobcaygeon.

On a construit un nouveau barrage à cette station, et formé une cale sèche par le prolongement de deux piers du barrage. Le barrage a 553 pieds de longueur, 35 pieds de largeur à sa base, et 20 pieds de hauteur extrême. Il a neuf pertuis de 25 pieds, un de 18 pieds et un de 12; en outre l'ouverture pour la cale sèche (35 pieds) est munie de poutrelles à l'extrémité d'aval et peut servir de pertuis au besoin. Il y a aussi 75 pieds de barrage plat du côté sud. Une digue en cribwork court le long du côté nord de la rivière depuis l'extrémité du barrage sur une distance de 1,093 pieds; sa hauteur moyenne est de 7 pieds et sa largeur de 8. Au delà, sur une distance

de 200 pieds est un revêtement de gros bois retenu par des traverses ancrées dans la levée. Comme il est dit plus haut, la cale sèche est formée par le prolongement de deux des piliers du barrage, et a 170 pieds de long sur 35 pieds de large, et le lit naturel de la roche en forme le fond. Des bâtiments d'un tirant de 5 pieds peuvent y entrer dans les saisons d'eau basse ordinaires.

On a recouvert le radier de l'écluse de tôles à chaudières de $\frac{3}{16}$ de pouce d'épaisseur rivées ensemble et taillées suivant la forme du radier. La tôle a été chevillée au radier, et l'angle formée par celui-ci et les murs rempli en béton. On a ainsi obtenu un radier parfaitement étanche à un prix relativement peu élevé. Les vantaux d'aval ont été soulevés et les marches exhaussées.

Un chardonnet neuf a été posé à la porte, du côté sud-est, la gelée ayant fendu le vieux de façon à l'empêcher de retenir l'ancrage du vantail.

Buckhorn.

On a enlevé une quantité de roche détachée qui avait été charriée d'amont dans l'écluse. On a placé une douzaine de têtes d'amarrage le long du couronnement de l'écluse, et des crochets de fer le long des jetées à l'entrée d'aval. On a aussi travaillé à la chaussée conduisant au pont tournant.

Burleigh.

Plusieurs des appareils de manœuvre des ventelles étant brisés ont été remplacés par de plus solides.

Lakefield.

On a construit un débarcadère de 425 pieds de long sur 16 pieds de large et d'une hauteur moyenne de 8 pieds.

Peterboro'.

On a fait de légères réparations aux portes d'écluse et au barrage. La sciure de bois est une véritable plaie à cet endroit. Il est parfois presque impossible d'ouvrir les portes d'écluse le matin.

Rivière Otonabee.

La rivière débouche dans le lac Rice par trois chenaux. Ces chenaux étaient tous trois navigables jusqu'à ces dernières années. La sciure de bois a maintenant totalement fermé à la navigation celui du centre et celui de l'est, et ce n'est qu'avec la plus grande difficulté que les bateaux à vapeur peuvent se frayer un passage dans la seule embouchure qui reste ouverte.

Hastings.

On a fait quelques réparations au pont tournant et aux vantaux d'aval.

Rivière Trent.

On a enlevé des cailloux du chenal à la batture connue sous le nom de Humphrey's Bar.

Rapides de Chisholm.

On a fait quelques légères réparations au barrage.

On a poussé les travaux du nettoyage du chenal entre Lakefield et le lac Balsam, le curage ayant déjà été fait aux Narrows du lac Katchewannoe, à Bobcaygeon et à plusieurs endroits intermédiaires. Il y a des bouées et des balises sur le chenal là où il est nécessaire.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
RICHARD B. ROGERS,
Ingénieur surintendant.

M. A. P. Bradley,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

19—9

ANNEXE No 13.

CANAL SAINT-PIERRE.

OTTAWA, 6 novembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant au sujet du canal Saint-Pierre.

La navigation s'est fermée le 6 janvier, et s'est rouverte le 23 mars, cette année.

Suit un état indiquant le nombre et le tonnage des navires qui ont fréquenté le canal dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1889.

ANNÉE.	NAVIRES.		TONNAGE.		PÉAGES PERÇUS.	
	Nord.	Sud.	Nord.	Sud.	Nord.	Sud.
1888.	Nombre.	Nombre.	Tonneaux.	Tonneaux.	$ cts.	$ cts.
Juillet	174	141	6,421	6,232	50 53	40 32
Août	112	94	4,213	4,209	93 40	23 22
Septembre	142	121	4,478	7,023	93 00	85 00
Octobre	155	128	7,122	6,144	100 07	110 07
Novembre	106	86	4,327	5,921	151 06	112 13
Décembre	79	62	3,870	2,421	40 00	60 00
1889.						
Mars	6	4	204	287	6 00	4 00
Avril	120	99	5,432	3,510	100 00	58 00
Mai	171	130	11,101	8,428	247 41	200 40
Juin	138	149	7,826	6,112	234 51	213 22
Total	1,203	1,014	54,994	50,287	1,115 98	906 36

Les écluses et autres constructions du canal sont restées en bon état durant l'année et n'ont nécessité que des travaux de réparation ordinaires.

Le mur de soutènement—sur l'état de délabrement duquel j'ai attiré l'attention dans mon rapport—a été visité; mais malgré l'état de vétusté constaté en certains endroits, il a été jugé à propos de ne pas y faire de réparations à présent et d'attendre que l'état du mur se soit aggravé pour y faire subir alors des réparations générales et plus efficaces.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,

Ingénieur.

M. A. P. BRADLEY,

Secrétaire du département des chemins de fer et canaux.

ANNEXE No 14.

NAVIGATION DU ST-LAURENT—TABLEAU DES DISTANCES—A.

DU DÉTROIT DE BELLE-ILE À PORT-ARTHUR, À LA TÊTE DU LAC SUPÉRIEUR, PAR EAU.

De	A	Sections de la navigation.	Milles statutaires. Intermédiaires.	Milles statutaires. Total au détroit de Belle-Ile.
Détroit de Belle-Ile	Cap-Whittle	Golfe Saint-Laurent	240	240
Cap-Whittle	Pointe-Ouest, Anticosti	do	201	441
Pointe-Ouest, Anticosti	Pointe-au-Père	Fleuve Saint-Laurent	202	643
Pointe-au-Père	Rimouski	do	6	649
Rimouski	Bic	do	12	661
Bic	Ile-Verte	do	39	700
Ile-Verte (v.-à-v. Saguenay)	Québec	do	126	826
Québec	Trois-Rivières	do à la lig. de m.	74	900
Trois-Rivières	Montréal	do	86	986
Montréal	Lachine	Canal Lachine	8½	994½
Lachine	Beauharnois	Lac Saint-Louis	15¼	1,009¾
Beauharnois	Sainte-Cécile	Canal Beauharnois	11¼	1,021
Sainte-Cécile	Cornwall	Lac Saint-Louis	32¾	1,053¾
Cornwall	Dickinson's-Landing	Canal Cornwall	11¼	1,065¼
Dickinson's-Landing	Pointe-Farran	Fleuve Saint-Laurent	5	1,070¼
Pointe-Farran	Ext. sup. de l'île de Croyle	Pointe-Farran	¾	1,071
Ext. sup. de l'île de Croyle.	Williamsburg ou Morrisburg	Fleuve Saint-Laurent	10½	1,081½
Williamsburg	Rapide-Plat	Canal du Rapide Plat	4	1,085½
Rapide-Plat	Village de la Pointe-Iroquois	Fleuve Saint-Laurent	4½	1,090
Village de la Pte-Iroquois	Extrémité sup. de Presqu'Ile	Canal de la Pte-Iroquois.	3	1,093
Presqu'Ile	Pointe-Cardinal, Edwardsburg	Canal de la Jonction	2⅝	1,095⅝
Pointe-Cardinal	Tête des rapides des Galops	Canal des Galops	2	1,097⅝
Rapides des Galops	Prescott	Fleuve Saint-Laurent	7⅜	1,105
Prescott	Kingston	do	59	1,164
Kingston	Port-Dalhousie	Lac Ontario	170	1,334
Port-Dalhousie	Port-Colborne	Canal Welland	26¾	1,360¾
Port-Colborne	Amherstburg	Lac Erié	232	1,592¾
Amherstburg	Windsor	Rivière Détroit	18	1,610¾
Windsor	Pied de l'île Sainte-Marie	Lac Sainte-Claire	25	1,635¾
Pied de l'île Sainte-Marie	Sarnia	Rivière Sainte-Claire	33	1,668¾
Sarnia	Pied de l'île Saint-Joseph	Lac Huron	270	1,938¾
Pied de l'île Saint-Joseph	Pied du Sault Sainte-Marie	Rivière Sainte-Marie	47	1,985¾
Sault Sainte-Marie	Tête du Sault Sainte-Marie	Canal du Sault Ste-Marie	1	1,986¾
Tête du Sault Sainte-Marie.	Pointe-aux-Pins	Rivière Sainte-Marie	7	1,993¾
Pointe-aux-Pins	Port-Arthur	Lac Supérieur	266	2,259¾
Port-Arthur au lac Shebandowan			45	
Lac Shebandowan à l'Angle-Nord-Ouest			312	
Angle-Nord-Ouest à Winnipeg			95	
Pointe-aux-Pins à Duluth			390	

Des 2,259¾ milles du détroit de Belle-Ile à la tête du lac Supérieur, il y a 71 milles de navigation artificielle et 2,188¾ milles de navigation ouverte.

Du détroit de Belle-Ile à Liverpool, 1,942 milles géographiques ou 2,234 milles statutaires.

La chute totale, du lac Supérieur à la ligne des marées, est d'environ 600 pieds.

Le voyage en bateau à vapeur, de Collingwood à Port-Arthur, est de 532 milles.

ANNEXE No 15.

TABLEAU des distances des stations entre les cités d'Ottawa et Kingston.

Numéro de la station.	Nom de la station.	Distances d'Ottawa.	Ecluses.		Digues.			Longueur de canal artificiel à chaque station.
			No.	Ascens. à l'eau basse.	No.	Longueur.	Hauteur.	
		Milles.		Ascens. pds. pcs.		Pieds.	Pieds.	
1	Ottawa	0	8	82 0	3	230 1,320 1,616	13 33 14	4·00
2	Hartwell's	4¼	2	22 0	....	100	28	
3	Hogsback	5½	2	13 6	1	320	60	
4	Black-Rapids	9½	1	10 0	1	300	12	0·13
5	Long-Island	14¾	3	27 0	3	850	68	0·13
6	Burritt's	40¾	1	10 6	1	240	14	1·50
7	Nicholson	43¾	2	15 2	1	500	9	0·50
8	Clowes	44½	1	10 0	1	481	16	0·05
9	Merrickville	46¾	3	25 0	1	150	6	0·33
10	Maitland	55	1	4 9	1	270	8	0·13
11	Edmunds	59½	1	10 10	1	343	8	0·06
12	Old-Slys	60½	2	15 6	1	250	20	0·25
13	Smith's-Falls	61½	4	33 9	2	600	24	0·13
14	Premiers Rapides ou Poonamalie	64	1	7 9	1	260	5	1·25
15	Narrows	83¼	1	4 0	1	600	9	0·06
	Ascension totale à l'eau basse	.....	....	292 3				
				Chute.				
16	Isthmus	87½	1	4 0	....	.....	.....	1·25
17	Chaffey's	92	1	12 6	....	.....	.....	0·13
18	Davis	94½	1	9 0	1	300	15	0·06
19	Jones'-Falls	97¼	4	60 0	1	300	60	0·25
20	Brewer's-Upper-Mills	108¼	2	19 0	1	200	20	1·75
21	do Lower-Mills	110	1	14 2	1	200	12	4·25
22	Kingston-Mills	120¼	4	46 8	1	6,042	14	0·25
23	Kingston	126¼	....	.....	....	.....	.....	.....
	Chute totale à l'eau basse	.....	....	165 4	....	.....	.....	.....
	Total	.....	47	.....	24	15,472	.....	16·46

ANNEXE No 16.

TABLEAU indiquant la date de la fermeture des canaux dans l'automne de 1888, et de leur ouverture au printemps de 1889.

Canaux.	Fermeture.	Ouverture.
Canal Lachine	2 décembre 1888	21 avril 1889.
Canal Beauharnois	1er décembre 1888	17 avril 1889.
Canal Cornwall	26 décembre 1888	22 avril 1889.
Canal Williamsburg	10 décembre 1888	22 avril 1889.
Canal Welland—		
Nouveau canal	1er décembre 1888	16 avril 1889.
Ancien canal		1er mai 1889.
Ecluse et digue Sainte-Anne	22 novembre 1888	19 mai 1889.
Canal Carillon	2 décembre 1888	26 avril 1889.
Canal Grenville		
Ecluse et digue de la Culbute	....	
Chute à Blondeau		
Rideau.. Kingston Mills	23 novembre 1888	29 avril 1889.
Rideau.. Ottawa	22 novembre 1888	22 avril 1889.
Ecluse Saint-Ours	24 novembre 1888	19 avril 1889.
Canal Chambly	22 novembre 1888	29 avril 1889.
Canal Erié (New-York)	30 novembre 1888	1er mai 1889.
Canal Saint-Pierre (Cap-Breton)	6 janvier 1889	23 mars 1889.
Travaux du canal Trent	22 novembre 1888	17 avril 1889.

ANNEXE No 17.

LISTE des contrats passés dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1889.

CHEMINS DE FER SUBVENTIONNÉS.

N° du contrat.	Nom de l'entrepreneur.	Date du contrat.		Description générale.
8407	Cie de ch. de fe der Montréal et de l'Ouest.....	6 juin	1888	Convention de subvention, de Saint-Jérôme à La Chute aux Iroquois.
8299	Cie du ch. de fer de colonisation du lac Témiscamingue.....	27 do	1888	Convention de subvention, du Long-Sault au lac Kippewa ; pour obvier aux rapides La Micharge, La Cave, Les Erables, et La Montagne ; quais et débarcadères.
9381	Cie de chemin de fer d'Ottawa et de la Vallée de la Gatineau	19 août	1889	Conv. de subv., de Hull en allant vers le Le Désert.
9537	Cie de ch. de fer Canada Atlant.	5 déc.	1888	do pont de chemin de fer à Coteau-Landing
9667	do do	12 juillet	1889	do (supplémentaire), pour l'exploitation du pont de ch. de fer à Coteau-Landing.
9550	Cie du c. de f. Central de la N.-E.	15 oct.	1888	Convention de subvention à partir d'un endroit à 33¼ mil. de Lunenburg, dans le dist. de New-Germany jusq. Middleton, sur le c. de f. Windsor et Annapolis
9593	Cie de ch. de fer de Québec et du lac Saint-Jean.....	5 déc.	1888	Convention de subvention, Jonction Chambord, près du lac Saint-Jean, vers Chicoutimi.
9660	Cie de ch. de fer de Vaudreuil et Prescott.....	11 fév.	1889	Convention de subvention, ch. de fer Grand-Tronc, à Vaudreuil, en allant vers Hawkesbury.
9666	Cie de ch. de fer de Témiscouata	22 jan.	1889	Convention de subvention. d'Edmundston en allant vers la rivière Saint-François.
9838	Cie de ch. de fer de Woodstock et Centreville	6 mai	1889	Convention de subvention, de la station Upper Woodstock, sur le ch. de fer du Nouv.-Brunswick, jusqu'à ou vers Centreville.
9839	Cie de chem. de fer du comté de Drummond	2 do	1889	Convention de subvention, de l'extrémité de la ligne couverte par le contrat n° 8,997, du 1er déc. 1887, en allant vers Nicolet.
9557	Cie de ch. de fer et houillère de Medicine-Hat	14 fév.	1889	Con. de sub. (en terres), de Médicine-Hat aux houillières des townships 12 et 13, rang 6, ouest.

CHEMIN DE FER DU CAP-BRETON.

9613	J. W. McDonald.....	20 sept.	1888	Construct. de 5 milles, prolongem. de Sydney-Nord.
9614	McDonald Moffatt.....	30 oct.	1888	do piles, pont de la rivière Sydney.
9669	do	28 fév.	1889	do d'un quai à BarrackPoint.
9753	Sumner et Cie		1889	Fourn. de bois de cèdre à Grand-Narrows.
9754	W. Taylor.....	4 avril	1889	do Boisdale et à la riv. George.
9755	J. P. Mowat.....	18 mars	1889	do Grand-Narrows, Boisdale, rivière George, Leitche's ou Ball'sCreek et Sydney.
9756	J. Culligan.....	7 do	1889	do Sydney.
9757	E. A. McNeil.....		1889	do Leitche's ou Ball's-Creek.
9758	J. Graham.....	13 mars	1889	Construction de barrières pour le ch. de fer à Sydney et à Grand-Narrows.

LISTE des contrats passés dans le cours de l'exercice.—*Suite.*

CHEMIN DE FER DU CAP-BRETON—*Suite.*

N° du contrat.	Nom de l'entrepreneur.	Date du contrat.	Description générale.
9759	J. F. Teed	26 mars 1889.	Bâtiments, réservoirs, etc., à Sydney et à Grand-Narrows.
9810	Cie du Télégr. Union de l'Ouest	26 do 1889.	Ligne télégraphique, de la Pointe Tupper à Leitche's Creek, à North-Sydney et à Sydney.
9824	Reid et Isbester	4 avril 1889.	Construct. d'un pont de ch. de fer à Grand-Narrows.
9841	E. C. Cole	15 do 1889.	Fournit. de traverses de ch. de fer à Newcastle.
9842	N. Poirier	17 do 1889.	do à la rivière Bonaventure.
9843	Cyr et Colville	18 do 1889.	do entre les rivières Caplin et Bonaventure.
9844	J. B. Henderson	22 do 1889.	do en dedans de 5 m., Black-C.
9845	W. Houston, jeune	24 mai 1889.	do entre la Petite Rivière Cascapédia et Caplin.
9846	J. Enright	3 do 1889.	do à Port-Daniel-Harbor.
9854	McDonald et Moffatt	20 sept. 1888.	Préparer les fondations pour la maçonnerie des culées de pont du ruisseau d'eau douce, Sydney.
9882	H. A. Powell	1er mai 1889.	Chargement et amenage des traverses du chemin de fer, de différents endroits sur la Baie des Chaleurs et du Nouv.-Brunswick jusqu'au chemin de fer.
9889	J. P. Mowatt	20 mars 1889.	Nouvelle quantité de bois de cèdre.
9890	C. P. Moffatt et Cie	6 mai 1889.	Clôtures entre la rivière Sydney et Sydney.
9900	R. Keating	1er juin 1889.	Transport de rails, etc., de Port-Mulgrave à Grand-Narrows.

CHEMIN DE FER OXFORD ET NEW-GLASGOW.

9577	Rhodes, Curry et Cie.	13 nov. 1888.	Construct. de bâtim., stations, remises de locom., etc.
9735	Cie du pont Dominion	28 janv. 1889.	do superstructures de ponts et ponceaux.
9784	A. McPherson et Cie	6 mars 1889.	do do 6 ponceaux.
9903	McDougall et Giles	6 juillet 1889.	Creusage et bordage de puits.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

9896	S. Cunard et Cie	14 juin 1889.	Fourniture de 6,200 ton'x de charbon pour locomot.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

9511	S. D. Oakes	10 août 1888.	Service d'eau au Prolongement de l'Est et barrage à Mulgrave, N.-E.
9512	J. N. McElmon	10 do 1888.	Service d'eau au Prolongement de l'Est et barrage à Piedmont et Antigonish.
9513	R. Maxwell	10 do 1888.	Service d'eau au Prolongement de l'Est et barrage à Bayfield.
9531	J. Brown	28 do 1888.	Gare aux voyageurs et hangar aux marchandises à Gloucester-Junction.
9532	McQueen, Grant et Maxwell	10 do 1888.	Réservoirs, Prolongement de l'Est, à Piedmont, Antigonish, Bayfield et Mulgrave.
9633	Rhodes, Curry et Cie	25 do 1888.	Hangar aux march., etc., à la jonct. de Spring-Hill.
9542	J. N. McElmon	7 sept. 1888.	Atelier au quai n° 2, Richmond, N.-E.
9543	J. A. Wheaton	8 do 1888.	Tranchée et tuyaux d'eau à Hamilton, N.-B.
9572	Dussault et Beaulieu	4 oct. 1888.	Réparations au quai de Rimouski.
9581	Michaud et Plante	13 do 1888.	Modification à la gare de la Rivière-du-Loup.
9586	Powers et Blouin	25 do 1888.	Paraneige, embranchement de Saint-Charles.

LISTE des contrats passés durant le cours de l'exercice—*Suite.*

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Fin.*

N° du contrat.	Nom de l'entrepreneur.	Date du contrat.	Description générale.
9587	Moncton Gas Light and Water Co.	31 oct. 1888.	Service d'eau, 10 ans, Moncton.
9596	C. C. Dugan	13 nov. 1888.	Chargement du sucre à Richmond, N.-E.
9599	J. N. McElmon	8 do 1888.	Terre-plein entre les quais à Mulgrave, Prolongement de l'Est.
9599	J. Mulligan	8 do 1888.	Achèvement de la gare et du hangar aux marchandises au ruisseau de Nash.
9603	J. Harris et Cie	19 nov. 1888.	Construction de 2 chasse-neige Russell.
9604	J. Crossen	20 do 1888.	do 100 wagons fermés.
9605	do	20 do 1888.	do 70 wagons plateformes.
9608	E. Dion	8 do 1888.	Const. d'une gare et hang. à marchand. à Millstream.
9612	J. Harris et Cie	27 do 1888.	Construction de 50 wagons-plateformes.
9615	do	28 do 1888.	do 120 wagons fermés.
9623	Jas. Brown	23 oct. 1888.	do d'un hangar à marchandises, etc., sur le quai à bois de Richmond, N.-E.
9630	Cité de New-Glasgow	19 juin 1889.	Service d'eau, 10 ans, à New-Glasgow et Stellarton.
9642	J. Crossen	24 déc. 1888.	Construction de 8 fourgons de conducteurs.
9793	J. A. Jones	25 fév. 1889.	do d'un vieux pont à passage en dessus à Tetagouche, près de Bathurst, N.-B.
9807	Cie de Wagons d'Ontario	10 oct. 1887.	do 100 wagons à houille.
9814	Ross Frères	5 mars 1889.	Fourniture de 100 cadres de signaux d'aiguilles.
9816	Barrow Hematite Steel Co. (Lim)	5 do 1889.	do 2,300 ton'x de rails d'acier à Annapolis.
9822	C. Cammell et Cie	12 do 1889.	do 300 do Halifax.
9848	Barrow Hematite Steel Co. (Lim)	26 do 1889.	do 7,000 do St-Jean.
9860	J. Harris et Cie	10 avril 1889.	Construction de 6 voitures à voyageurs de 1re classe.
9867	J. Crossen	2 mai 1889.	do 4 wagons à marchandises.
9916	Cie de boul. et écrous, St-Jean	10 juin 1889.	Fourniture de 50 ton'x de boulons et écrous p. éclisses.
9920	Rhodes, Curry et Cie	9 juill. 1889.	Construction d'une remise à locomotives et d'un atelier pour la construct. de locomotives, à Moncton.
9922	Nova Scotia Steel and Forge Co. (Limitée)	22 juin 1889.	Fourniture de 460 tonneaux d'éclisses à cornières.
9924	F. B. Atkinson	18 juillet 1889.	Construction d'un hangar à marchandises et déplacement de la gare à Saint-André, P.Q.
9925	C. J. McKinnon	23 do 1889.	Pose d'un tuyau d'eau à Stellarton.
9927	W. Castel	8 do 1888.	Chargement du sucre à Richmond et à la tête de ligne en eau profonde, à Halifax.
9934	R. R. Call	30 do 1889.	Construction d'un hangar à charbon et un viaduc en bois à Moncton, N.-B.
9935	Rhodes, Curry et Cie	30 do 1889.	Construct. d'une cendrière en pierre à Moncton, N.-B.
9943	Cie Manufacturière de Forbes	22 do 1889.	Planchéiage, etc., pont de Sackville.
9945	Cie de Wagons d'Ontario	22 avril 1889.	Construction de 31 wagons-plateformes.
9946	do	22 do 1889.	do 25 wagons fermés.

CHEMIN DE FER ANNAPOLIS ET DIGBY.

9816	Barrow Hematite Steel Co. (Lim)	15 mars 1889.	Fournir 2,300 ton'x de rails d'acier à Annapolis, N.-B.
9857	O'Neill et Campbell	13 mai 1889.	Construction de 20 milles de chemin de fer.
9917	Cie de boulons et écrous, St-Jean	10 juin 1889.	Fournit. de 20 ton'x de boulons et écrous d'éclisses.

CANAL WELLAND.

Let'rs 120567	John Battle	20 juill. 1888.	Fournir et livrer du ciment hydraulique de Thorold pour réparations aux jetées de Port-Dalhousie.
120922	John Battle	20 août 1888.	
9851	McCleary et McLean	23 avril 1889.	Fournir le bois pour réparat. de la jetée à P.-Colborne.
9852	W. Hutchinson	22 do 1889.	do do Port-Maitland.

LISTE des contrats passés durant le cours de l'exercice.—*Fin.*

CANAL TAY.

N° de l'entreprise.	Nom de l'entrepreneur.	Date de la signature.	Description générale.
Lettre 122242	Wm. Davis et Fils.....	12 nov. 1888..	Agrandissement du bassin dans la ville de Perth.

CANAL CORNWALL.

9558	Wm. Davis et Fils	5 nov. 1888	Section 2, agrandissement du canal.
9560	do	5 do 1888	do 3 do
9562	do	5 do 1888	do 4 do
9564	Gilbert Blasting and Dredging Co. (Limitée).....	2 do 1888	do 5 do
9566	do do ..	2 do 1888	do 6 do
9568	do do ..	2 do 1888	do 7 do
9570	do do ..	2 do 1888	do 8 do
9783	J. D. Silcox.....	1er mars 1889	Renf. la levée sud du canal, brisée le 11 oct. 1888.

CANAL WILLIAMSBURGH.

9591	Murray et Cleveland.....	14 nov. 1888.	Agrandiss. sur la division des Galops, écluses, etc.

CANAL DU SAULT STE-MARIE.

9594	Hugh Ryan et Cie.....	30 nov. 1888	Etablissement du canal, écluse de chute, etc.
9643	do	30 jan. 1889	Etablir et approfondir l'entrée d'aval du canal.
9645	Allan et Fleming..... ..	26 mars 1889	do do d'amont do

H. A. FISSIAULT.

OTTAWA, 25 octobre 1889.

ANNEXE

ÉTAT

1° Chutes d'eau et autres propriétés publiques louées sur les

Date de la signature.	Durée du bail.	Locataires.	Propriété louée.	Pour quelle fin employée.
			Chemin de fer Intercolonial.	
14 août 1889	Révocable en tout temps...	Gray, McManus, Trites et Cie.	Usage de la locomotive n° 69, livrée à la Pointe de Brown.	Pour ballast.s. le ch. de fer Oxf. et New-Glasg.
16 mai 1889	do ..	do ..	Usage de 2 locomotives et 24 wagons-plateformes.	do ..
4 juin 1889	do ..	do ..	Usage de 1 locomotive et 6 wagons-plateformes.	do ..
1er juillet '89	1 an.....	Jos. Fortin.....	Permis de vendre des livres sur les convois entre Lévis et Campbellton.	.....
1er do '89	do	Canada Railw'y News Co.	Permis de vendre des livres sur les convois entre Halifax et Campbellton	.....
6 juin 1889	Révocable en tout temps.	McDonald et O'Brien	Usage de 1 locomotive et de 12 wagons-plateformes.	Posage de la voie etc., ch. de fer Oxford et New-Glasgow.
			Chemin de fer du Cap-Breton.	
2 avril 1889	Durant bon plaisir du gouvernem't.	Neil McNeil...	Partie du lot 165, Long-Island, Barrachois, comté du Cap-Breton.	Cour ....
			Canal Beauharnois.	
4 juillet '89	1 mois.....	John R. Booth.....	Usage de la drague n° 2, aujourd'hui à Valleyfield.	Pont du Coteau.
25 do '89	Durant bon plaisir du gouvernem't..	Jas. T. Anderson....	Lot 846, Valleyfield, sur la Grande-Ile.	Fonderie. .....
			Canal Cornwall.	
27 juin 1889	do ..	Cie de manufacture de papier de Toronto.....	Poser un tuyau d'eau sous le canal, près de l'écluse 18, jusqu'à la rivière	Tuyaux d'eau...
			Canal Lachine.	
12 juillet '88	do ..	Wm. Davis et Fils..	Lot en amont de la nouvelle écluse, à Lachine.	Pour y mettre leur outillage.
19 janvier '89	do ..	H. Bulmer et Frère.	Lots 10 et 11, à l'O. du bassin St-Gabriel n° 3, Montréal.	Pour y mettre du bois.
15 août 1888	1 an	J. R. Walker	Espace dans le hangar n° 1 du bassin St-Gabriel n° 3, Montréal.	Pour y mettre de la craie.
30 do '88	Dur. bon plais. du gouvern..	R. McCrory	Lot 21, ouest du bassin St-Gabriel n° 2, Montréal.	Pour y mettre du charbon.
17 oct. 1888	do ..	Albert Fox.....	Poser un tuyau de 2 pcs du canal à leur chaudière, lot 3,682, Côte St-Paul...	Fabrique de colle.
19 déc. 1888	1 an.....	Dobell, Beckett et Cie	Espace dans le hangar n° 1, St-Gabriel, Montréal.	Pour y mettre du bois.
19 do 1888	do	do ..	do 2 do ..	do ..
8 mai 1889	4 mois	Lalonde et Levesque	do 1 do ..	Patinoir.... ...
8 do 1889	Hiver, 1889...	P. Lamothe.....	Construire des bâtim.s. le terr. du can.	Const. des bâtim.

No 18.

GÉNÉRAL.

canaux et chemins de fer, dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Force.	Etendue de la propriété.	Période du bail.	Loyer annuel.	Conditions des paiements. Montant de chaque versement.	Payable.	Première échéance.	Observations.
			$ cts.	$ cts.			
.....	.....	De la livraison à la remise.	Par jour 10 00	.....	Mensuellement.	.....	
.....	.....	do ..	Par jour Mac. $10 wag. 50c	.....	do ..	.....	
.....	.....	do ..	do	.....	do ..	.....	
.....	.....	1er juill. '89	400 00	33 34	do ..	1er juillet '89	D'avance.
.....	.....	1er do '89	1,418 96	118 25	do ..	1er do '89	do
.....	.....	De la livraison à la remise.	Par jour Mac. $10 wag. 50c chaque.	.....	do ..	.....	
.....	1,700 pds.	1er fév. '89	1 00	.....	1er février.	1er fév. '89	
.....	.....	De la livrais. à la remise.	Par jour 10 00	.....	.....	.....	Toutes dépenses payées.
.....	233 × 200 × 130 pds.	1er juill. '89	40 00	40 00	1er juillet.	Sur livraison du bail.	D'avance.
.....	.....	1er avril '89	5 00	5 00	1er avril..	do ..	do
.....	20,972 pds.	1er mai '88	20 00	20 00	1er mai...	do ..	do
.....	23,214 pds.	1er do '88	362 72	362 72	1er do ...	do ..	
.....	25 × 40 pds	14 juillet '88	50 00	50 00	1er do ...	do ..	do
.....	14,912 pds.	1er mai '88	174 40	174 40	1er do ...	do ..	
.....	.....	1er nov. '88	10 00	10 00	1er nov...	do ..	do
.....	650 × 40 p.	1er mai '88	600 00	50 00	Mensuellement.	do ..	do
.....	500 × 40 p.	1er juin '88	600 00	50 00	do ..	do ..	do
.....	.....	1er déc. '88 au 1er avril '89	10 00	10 00	.....	do ..	do
.....	.....	Hiver, '89	30 00	30 00	.....	do ..	do

ETAT GÉNÉRAL : 1° Chutes d'eau et autres propriétés

Date de la signature.	Durée du bail.	Locataires.	Propriété louée.	A quelle fin employée.
			Canal Rideau.	
11 août '88..	Durant bon plais. du gouv.	Club de canotiers d'Ottawa.	Lot riverain, près du quai de Sterling, Ottawa.	Abri de chaloupes.
3 sept. '88..	do ..	J. R. Booth	Lot 40, 1re concession, Nepean, près du marais de Dow.	Cour à bois et voie ferrée.
28 do '88..	do ..	Wm. Anglin.....	Lot 25, 8e concession, Pittsburg, aux Moulins de Brewer en amont.	Moulin à farine.
'88..	do ..	Corporation de la cité d'Ottawa.	Poser l'égout principal le long et en travers du canal à Ottawa.	Egout ....
26 fév. '89..	do ..	Denis Bergin.....	Partie du lot ½ N. 6, 2e concession, Nepean, sur l'île Nichol.	Cultiver, etc....
11 avril '89..	do ..	Josiah Payne.....	Partie du lot 9, concesion A, Wolford, à Merrickville.	Pour raccourcir sa clôture.....
17 do '89..	do ..	W. H. Whealey.....	Partie du lot n° 1, 5e concession, N. Crosby, à Newboro'.	Briqueterie.....
			Canal Welland.	
20 août '88..	do ..	Corporation de la ville de Welland.	Eau de surcroît du coursier de décharge pour manœuvrer une pompe ; eau de surcroît du canal pour service d'eau.	Fins domestiq. et protection cont. l'incendie
17 nov. '88..	do ..	Henry Jarvis.....	Divisions 3 et 4 du lot 15, 4e concession, Grantham, Sainte-Catherine.	Voilerie .....

publiques louées sur les canaux et chemins de fer, etc.—*Fin.*

Force.	Etendue de la propriété.	Période du bail.	Loyer annuel.	Conditions des paiements.			Observations.
				Montant de chaque versement.	Payable.	Première échéance.	
			$ cts.	$ cts.			
.....	0·10 acre.	1er juill. '88	1 00	1 00	1er juillet.	Sur livraison du bail.	D'avance.
....	5·25 acres	1er sept. '88	25 00	25 00	1er sept...	do ..	do
10 f. de c	43·00 do	1er jan. '88	76 00	76 00	1er jan ...	do ..	do
.....	.....	Date du bail.	1 00	1 00	1er déc....	do ..	do (Pas encore signé.)
... .	10·00 acres	1er jan. '89	7 50	7 50	1er jan....	do ..	do
.....	5,269 pds..	1er avril '89	1 00	1 00	1er avril..	do ..	do
.....	400 × 200 p.	1er sept. '87	10 00	10 00	1er sept...	do ..	do
10 f. de c	.....	88	80 00	40 00	1er jan. et 1er juill.	do ..	do Rien p. la 1re ann.; $8 par f. de ch. en cas d'incendie
.....	0·23 acre..	1er juil. '88	10 00	10 00	1er juillet.	do ..	do

2°—PROPRIÉTÉS achetées ou endommagées par le ministère des chemins de fer et canaux, et propriétés vendues par le même ministère comme n'étant pas nécessaires aux dits chemins de fer et canaux, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Date de la signature.	Vendeurs.	Acheteurs.	Propriétés achetées, vendues ou endommagées. *Chemin de fer du Cap-Breton.* Lots.	District.	Comté.	Pour quel usage.	Etendue.	Montant payé.	Observations.
							Acres.	$ cts.	
26 nov. 1888	Gouvernement.	E. T. Moseley.	256	Sydney.....	Cap-Breton.	Privé	0·72	.....	Fr. d'arbit. et derem. des lettr. pat. pour terr. pris et subséquem. abandonné, la ligne ayant été changée.
20 oct. 1888	E. T. Moseley	Sa Majesté ...	256	do	do ..	C. de f. Cap-Breton	0·72	440 90	Acte de cess. de terr. pris et subséquem. abandonné, la ligne ayant été changée.
25 avril 1888	H. Campbell *et ux*....	do ..	168	Grand-Narrows.....	Victoria....	do ..	3·24	12 96	
12 nov. 1887	D. Gillis *et ux*.....	do ..	154	do	do ..	do ..	1·09	7 60	
12 do 1887	Jas. Campbell *et ux*..	do ..	169	Jamesville.....	do ..	do ..	3·15	12 60	
12 do 1887	do ..	do ..	165	do	do ..	do ..	2·06	10 40	
25 avril 1888	Neil Gillis..	do .	164	do	do ..	do ..	4·09	15 75	
23 jan. 1888	Jas. Campbell *et al*...	do ..	163	do	do ..	do ..	7·18	64 62	
23 do 1888	Frs. McKinnon.....	do ..	157	McKinnon's Harbour..	do ..	do ..	1·20	72 00	
25 avril 1888	Jas. McKinnon *et al*..	do ..	158	McKinnon's Intervale.	do ..	do ..	2·09	146 30	
25 do 1888	Don. McNeil *et al*....	do ..	151	McKinnon's Harbour..	do ..	do ..	1·66	41 50	
25 do 1888	Frs. McKinnon.....	do ..	152	McKinnon's Intervale.	do ..	do ..	1·48	17 76	
20 août 1888	Neil Campbell.....	do ..	173½	Grand-Narrows. .. .	do ..	do ..	3·74	18 70	
9 mai 1888	C. J. Campbell.....	do ..	167	do	do ..	do ..	1·34	8 04	
3 juill. 1888	J. S. McNeil	do ..	182	do	do ..	do ..	1·01	600 00	
28 do 1888	C. R. Hart	do ..	179	do	do ..	do ..	2·49	125 00	
24 avril 1888	J. McNeil.....	do ..	.....	do	do .	do ..	1·03	15 45	
24 do 1888	H. McNeil.....	do ..	178	do	do ..	do ..	1·89	30 24	
24 do 1888	M. McNeil	do ..	176	do	do ..	do ..	17·55	222 90	
24 do 1888	Isabella McNeil.	do ..	171	do	do ..	do ..	2·08	20 80	
20 août 1888	M. McNeil	do ..	173	do	do ..	do ..	3·71	37 10	
24 avril 1888	James McNeil.....	do ..	172	do	do ..	do ..	3·03	30 30	
24 do 1888	M. McNeil	do ..	169½	do	do ..	do ..	2·61	26 10	
25 do 1888	Anne Campbell.....	do ..	170½	Jamesville.....	do ..	do ..	1·18	11 80	
23 jan. 1888	Neil McNeil..... ..	do ..	166	do	do ..	do ..	1·36	150 00	
25 avril 1888	J. A. McDonald.....	do ..	161	McKinnon's Harbour..	do ..	do ..	1·82	18 20	
26 do 1888	John McDonald	do ..	140	do ..	do ..	do ..	0·39	4 29	
25 do 1888	D. McDonald.....	do ..	.....	do ..	do ..	do ..	0 53	5 20	
26 do 1888	do	do ..	139	do ..	do ..	do ..	2·81	28 10	
25 do 1888	Alex. McNeil	do ..	137	do ..	do ..	do ..	4·78	57 36	

[1889]

26 do 1888	Don. Kennedy	do	131	Petite-Traverse	do	do	5·35	32	10
12 nov. 1887	M. McDonald	do	128	do	do	do	0·97	5	82
21 janv. 1888	Chas. McDonald	do	130	do	do	do	1·13	13	56
12 nov. 1887	Chas. Campbell	do	132	McKinnon's Harbour	do	do	9·53	52	42
25 avril 1888	Neil McNeil	do	136	do	do	do	5·44	27	20
21 janv. 1888	Jno. McDonald	do	138	do	do	do	6·99	55	92
12 nov. 1887	J. A. McNeil	do	144	do	do	do	2·04	28	80
21 janv. 1888	A. McLean	do	142, 145	do	do	do	1·75	14	00
12 nov. 1887	Angus McDonald	do	148	do	do	do	2·17	15	19
25 avril 1888	Jno. McLean	do	143	do	do	do	2·61	23	49
25 do 1888	H. McLean	do	.....	do	do	do	3·57	28	56
25 do 1888	Don. Walker	do	147, 147*a*	do	do	do	2·54	58	42
25 do 1888	Jessie McNeil	do	147½	do	do	do	1·73	20	76
25 do 1888	Rodk. McNeil	do	146	do	do	do	6·51	78	12
21 janv. 1888	Rodk. McLean	do	149	do	do	do	2·36	14	16
26 avril 1888	Rodk. McLeod	do	127	Petite-Traverse	do	do	1·12	6	72
26 do 1888	Sarah McDonald	do	129	do	do	do	0·94	11	28
20 août 1888	Christina McLean	do	150	McKinnon's Harbour	do	do	1·06	32	00
22 déc. 1888	R. C. Campbell	do	162	Grand-Narrows	do	do	1·63	6	52
22 do 1888	Don. McNeil	do	.....	do	do	do	3·14	18	84
22 do 1888	M. McInnis *et al*	do	.....	do	do	do	5·05	40	30
26 nov. 1888	W. H. McKenzie, (fidéicommissaire)	do	27	Tête de Port-Hawkesbury	Richmond	do	4·60	36	54
11 oct. 1888	Marg. A. Cowan *et al.*	do	34	Petite-Rivière	do	do	0·83	6	78
14 nov. 1888	Jas. McDonald	do	3,6,7,10 11	Guernsey	do	do	1·16	500	00
26 sept. 1888	Eleanor McDonald	do	36	Houill. de Petite-Riv	do	do	15·60	121	32
6 juin 1889	Lord High Admiral	do	258, 258*a*	Creek de l'Eau-Fraîche	Sydney	do	0·64 et 0·34	1	00
24 fév. 1888	A. McIntyre	do	81*a*	Rivière Dennis	Inverness	do	4·67	28	02
—— 1888	Margt. McKinnon et Flora Matheson	do	126	Petite-Traverse	do	do	24·35	146	10
24 fév. 1888	D. McMillan	do	107*a*	Orangedale	do	do	3·46	41	52
27 janv. 1888	John Campbell	do	125	Petite-Traverse	do	do	4·31	27	95
27 do 1888	P. McLellan	do	124	Gillis Cove	do	do	7·33	43	98
26 do 1888	John McLean	do	122	do	do	do	1·83	27	45
27 do 1888	Alex. McLellan	do	123	do	do	do	4·61	36	88
23 fév. 1888	L Gillis	do	121	do	do	do	1·88	18	80
27 janv. 1888	Angus Gillis	do	120	do	do	do	2·28	434	20
18 déc. 1888	Neil Gillis (tourneur)	do	119	do	do	do	1·01	25	00
23 fév. 1888	Wm. McIver	do	118*a*	do	do	do	3·23	24	22
18 déc. 1888	Neil Gillis (tourneur)	do	117	do	do	do	1·41	25	00
27 janv. 1888	Arch'd. Gillis	do	116	do	do	do	4·84	33	88
24 fév. 1888	N. McLean	do	115	Marysdale	do	do	4·67	28	02
26 janv. 1888	Cath. McLeod	do	114	do	do	do	2·28	11	40
26 do 1888	Don. Martin	do	113	do	do	do	8·72	87	20
26 do 1888	M. McLeod	do	110	do	do	do	3·37	50	55
23 fév. 1888	D. McMillan	do	107	do	do	do	13·52	67	60
14 mars 1888	N. McKinnon	do	106*a*	do	do	do	5·31	24	10
16 janv. 1888	do	do	106	do	do	do	5·31	58	41
14 mars 1888	J. et C. A. Munro	do	105½*a*	Anse au Phoque	do	do	5·19	36	33

[1889]

2°—PROPRIÉTÉS achetées, endommagées ou vendues par le ministère des chemins de fer et canaux.—*Suite.*

Date de la signature.	Vendeurs.	Acheteurs.	PROPRIÉTÉS ACHETÉES, VENDUES OU ENDOMMAGÉES. *Chemin de fer du Cap-Breton*—Suite. Lots.	District.	Comté.	Pour quel usage.	Etendue.	Prix de vente.	Observations.
							Acres.	$ cts.	
14 mars 1888	Angus Munro.....	Sa Majesté ..	105½	Anse au Phoque	Inverness ..	Chemin de fer du Cap-Breton.....	5·19	36 33	
24 fév. 1888	B. McLean.....	do ..	104*a*	do	do ..	do ..	1 51	13 50	
14 mars 1888	J. et C. McLean	do ..	103*a*	do	do ..	do ..	.....	25 00	Bois.
26 janv. 1888	John McLean.....	do ..	103	do	do ..	do ..	2·26	33 90	
26 do 1888	H. McLean.....	do ..	102	do	do ..	do ..	1·47	22 05	
26 do 1888	N. McLean.....	do ..	101	do	do ..	do ..	3·79	30 32	
26 do 1888	Don. McLean.....	do ..	99	Bas de la riv. Dennis..	do ..	do ..	8·43	50 58	
26 do 1888	Murdock McLean....	do ..	98	Anse au Phoque.....	do ..	do ..	3·00	15 00	
24 do 1888	Cowan D. McLean...	do ..	96	Rivière Dennis.....	do ..	do ..	4·42	26 22	
24 fév. 1888	D. Pringle.....	do ..	95*a*	do	do ..	do ..	1·73	10 38	
24 do 1888	Jas. Pringle	do ..	95	do	do ..	do ..	1·73	10 38	
24 janv. 1888	D. Blue.....	do ..	94	do	do ..	do ..	4·68	46 80	
12 sept. 1888	A. Cummings.....	do ..	93	do	do ..	do ..	1·76	17 60	
24 fév. 1888	B. Smith	do ..	92	do	do ..	do ..	1·56	14 04	
13 juill. 1888	John Cummings.....	do ..	90*a*	do	do ..	do ..	1·73	12 11	
27 fév. 1889	A. McFadden.....	do ..	89	do	do ..	do ..	1·51	9 06	
27 do 1889	L. McFadyen.....	do ..	88	do	do ..	do ..	3·15	18 90	
24 janv. 1888	M. McKenzie.....	do ..	87	do	do ..	do ..	3·86	38 60	
25 fév. 1888	A. McLennan..	do ..	86	do	do ..	do ..	2·83	177 78	
13 juill. 1888	J. et J. Cummings...	do ..	85*a*	do	do ..	do ..	5·50	44 00	
24 janv. 1888	Rod. Cummings.....	do ..	84	do	do ..	do ..	5·30	74 34	
25 fév. 1888	P. McIntyre.....	do ..	83*b*	do (Gd-Ruisseau)	do ..	do ..	7·04	105 60	
17 déc. 1888	H. McLean.....	do ..	83*a*	do do ..	do ..	do ..	7·61	114 90	
24 janv. 1888	do	do ..	83	do do ..	do ..	do ..	11·81	94 48	
25 fév. 1888	D. McLean	do ..	82*a*	do do ..	do ..	do ..	2·02	40 40	
23 janv. 1888	do	do ..	82	do do ..	do ..	do ..	4·23	84 60	
24 fév. 1884	H. McIntyre	do ..	81	do do ..	do ..	do ..	8·67	52 02	
23 janv. 1888	John McIntyre	do ..	80	do do ..	do ..	do ..	3·50	24 57	
18 août 1888	S. McLean *et al*.....	do ..	79*a*	do do ..	do ..	do ..	2·00	12 00	
23 janv. 1888	D. McLean.....	do ..	78	do do ..	do ..	do ..	16·60	116 27	
25 fév. 1888	D. McLeod.....	do ..	77	Grand-Ruisseau	do ..	do ..	4 65	27 90	
23 janv. 1888	R. McLeod.....	do ..	76	do	do ..	do ..	2·51	15 06	
23 do 1888	M. et D. McLeod....	do ..	74	do	do ..	do ..	5·50	33 06	
23 do 1888	Arch. McLean.....	do ..	73	do	do ..	do ..	6·83	40 90	
23 do 1888	Grace McArthur.....	do ..	72	do	do ..	do ..	5·00	30 00	Plus ou moins en étendue.
16 mars 1888	A. McArthur *et al*....	do ..	70	do	do ..	do ..	7·79	46 74	

[1889]

30 juil. 1888	H. McArthur.....	do ..	69*a*	do	do ..	do ..	10·59	127 08		
30 do 1888	A. McArthur.....	do ..	68*b*	do	do ..	do ..	5·00	48 78	De plus ou moins de superficie.	
16 mars 1888	Grace McArthur.....	do ..	68*a*	do	do ..	do ..	3·13	18 78		
16 do 1888	A. McArthur	do ..	68	do	do ..	do ..	2·63	15 78		
21 janv. 1888	D. Mcdonald	do ..	67	do	do ..	do ..	5·84	46 72		
27 fév. 1888	J. McLeod	do ..	66	Riv. des Habitants ...	do ..	do ..	9·44	113 28		
17 mai 1888	D. McIntyre.....	do ..	39*a*	En arr. Port Hawkesb'y	do ..	do ..	3·09	44 85		
22 mars 1888	A. McCormack.....	do ..	41	do ..	do ..	do ..	3·55	24 85		
16 do 1888	D. Morrison	do ..	42	Riv. des Habitants....	do ..	do ..	6·04	36 24		
28 fév. 1889	J. Morrison.....	do ..	43	do	do ..	do ..	2·72	16 32		
20 jan. 1888	Alex. Morrison	do ..	44	do ...	do ..	do ..	0·95	8 55		
16 mars 1888	Dan. Morrison..	do ..	45	do	do ..	do ..	5·25	63 00		
28 fév. 1889	J. McCormack.....	do ..	45*a*	do	do ..	do ..	0·14	30 00		
27 do 1888	J. Morrison.....	do ..	46	do	do ..	do ..	2·32	46 40		
26 oct. 1888	Rodk. Morrison.... ..	do ..	48	do	do ..	do ..	2·21	44 20		
20 jan. 1888	H. Morrison *et al*	do ..	49	do	do ..	do ..	3·00	100 00	De plus ou moins de superficie.	
19 do 1888	D. McDonald.....	do ..	50	do	do ..	do ..	0·76	15 20		
20 do 1888	R. McDonald	do ..	51	do	do ..	do ..	4·00	80 00		
20 do 1888	D. McDonald.....	do ..	52	do	do ..	do ..	2·09	41 80		
19 do 1888	R. McDonald.....	do ..	53	do	do ..	do ..	5·59	55 90		
25 fév. 1889	D. McDonald.....	do ..	53*a*	do	do ..	do ..	2·55	25 50		
18 juil. 1888	do	do ..	54	do	do ..	do ..	4·51	77 69		
9 do 1888	M. McPherson.....	do ..	54½	do	do ..	do ..	7·38	125 46		
19 janv. 1888	J. Dowling *et al*.....	do ..	56	do	do ..	do ..	5·89	47 12		
16 mars 1888	A. McDonald	do ..	57	do	do ..	do ..	4·86	48 60		
16 do 1888	J. McDonald	do ..	57*a*	do	do ..	do ..	2·84	28 40		
16 do 1888	A. McDonald.....	do ..	57*b*	do	do ..	do ..	2·01	20 10		
21 janv. 1888	D. McDonald...	do ..	58	do	do ..	do ..	4·34	26 04		
25 fév. 1888	A. McArthur.....	do ..	69	Grand-Ruisseau	do ..	do ..	10·59	127 08		
19 jan. 1888	Rév. D. P. McDonald	do ..	60	Princeville, rivière des Habitants	do ..	do ..	1·26	7 56		
17 mars 1888	D. McDonald.....	do ..	61	do ..	do ..	do ..	2·00	12 00		
21 janv. 1888	Margt. McInnis.....	do ..	62	En arr. riv. des Habit.	do ..	do ..	3·56	35 60		
16 mars 1888	A. McArthur..... ...	do ..	62*a*	Grand-Ruisseau	do ..	do ..	0·34	2 04		
30 juil. 1888	A. et J. McDonald...	do ..	62½	Trav. de la Baie Ouest.	do ..	do ..	0·21	30 00		
27 fév. 1888	J. McLeod	do ..	66*a*	Riv. des Habitants...	do ..	do ..	2·00	12 00		
21 janv. 1888	A. McDonald.....	do ..	64	do	do ..	do ..	5·51	33 06		
30 juil. 1888	J. McDonald	do ..	64*a*	do	do ..	do ..	5·51	33 06		
25 fév. 1888	D. McLeod.....	do ..	65	do	do ..	do ..	4·03	24 18		
17 mars 1888	do	do ..	65*a*	do	do ..	do ..	6·85	102 75		
				Canal Beauharnois.						
1889	Isidore Larocque.....	Sa Majesté ..	Hôtellerie	Valleyfield.....	Beauharnois	Domm. causés par l'enlèv. du pont.	....	372 00		

2° PROPRIÉTÉS achetées, endommagées, ou vendues par le ministère des chemins de fer et canaux, etc.—*Suite.*

Date de la signature.	Vendeurs.	Acheteurs.	Propriétés achetées, vendues ou endommagées. *Chemin de fer du Cap-Breton.*—Suite. Lots.	District.	Comté.	Pour quel objet.	Etendue de terre.	Prix de vente.	Observations.
							Acres.	$ cts.	
				Canal Cornwall.					
3 nov. 1888	J. Osborne.....	Sa Majesté...	18	1re con. Cornwall.....	Stormont...	Elargissement du canal Cornwall..	5·00	150 00	
9 do 1888	J. N. Ault.....	do ..	22, 23	do	do ..	do ..	20·50	1,950 00	
29 d 1888	J. Pescod	do ..	17	do	do ..	do ..	3·12	97 50	
4 déc. 1888	D. Pescod	do ..	17	do	do ..	do ..	2·64	79 20	
10 do 1888	G. Pescod	do ..	17	do	do ..	do ..	5·28	158 32	
11 do 1888	J. Blackadder...	do ..	20, 21	do	do ..	do ..	10·00	2,000 00	
16 jan. 1889	W. J. et H. Wood ...	do ..	½O 13	do	do ..	do ..	6·60	956 00	
23 do 1889	G. E. Robertson.....	do ..	21, 22, 23	do	do ..	do ..	38·39	2,282 25	
28 déc. 1888	W. J. Wood.....	do ..	½E 13	do	do ..	do ..	10·50	1,544 00	
1er avr. 1889	A. Serviss..... ..	do ..	½E 6	1re con. Osnabruck ...	do ..	Décharge p. l'ent. des clôtures, etc.	....	92 24	Capital et intérêt.
2 do 1889	Wm. Brown.....	do ..	½O 6	do	do ..	do ..	....	89 98	do
1er do 1889	T. Shields	do ..	½O 5	do	do ..	do ..	.....	52 55	do
1er do 1889	F. Clark.....	do ..	½O 5	do	do ..	do ..	.....	53 27	do
1er do 1889	E. Ryan.....	do ..	½E 5	do	do ..	do ..	.....	173 34	do
16 do 1889	C. Winters.....	do ..	½E 4	do	do ..	do ..	.....	36 21	do
4 do 1889	W. Serviss.....	do ..	½O 4	do	do ..	do ..	..... .	98 96	do
4 mars 1889	J. A. Hill.....	do ..	18	1re con. Cornwall.....	do ..	Elargissement	540 pds.	160 20	
							Acres.		
18 do 1889	W. C. Serviss.....	do ..	½N 4	1re con. Osnabruck ...	do ..	do	1·76	365 00	
16 do 1889	E. Ryan.....	do ..	½E 5	do	do ..	do	2·67	747 50	
18 do 1889	T. Shields	do ..	½O 5	do	do ..	do	0·67	533 00	
20 avr. 1889	J. A. Shearer.....	do ..	18	1re con. Cornwall.....	do ..	do	0·68	5 00	Déch. c. locataire.
18 mars 1889	F. Clark.	do ..	½O 5	1re con. Osnabruck ...	do ..	do	0·89	255 00	
1er juil. 1889	S. Moss	do ..	½E 29	1re con. Cornwall.....	do ..	do	2·78	700 00	
14 mai 1889	G. A. Moss	do ..	½E et ½O 3	1re con. Osnabruck ...	do ..	do	0·14	1,157 81	
				Canal Chambly.					
25 jan. 1889	Joseph Remy.....	Sa Majesté...	Lot du cadastre 130, paroisse Saint-Charles et n° 1 Saint-Hilaire, 1re con., Rouville			Canal Chambly....	25 × 25 pds	50 00	
30 jull. 1889	Edouard Marcoux ...	do ..	Quittance finale pour son renvoi d'office comme gardien du pont Langelier, à Saint-Jean, P.Q.			do	..... .	150 00	

[1889]

			Canal et barrage de Carillon.				
30 nov. 1888	Départ. des chemins de fer et canaux....	Ministère de l'intérieur...	Partie du lot 9, 1ère conc., Chatham, près du canal d'alimentation, dommages.....	Pour un chemin...	.....	....	
26 do 1888	P. Filion.....	Sa Majesté....	Lots 196, 198, 1ère conc., Chatham, dommages.	Etancher le barrage de Carillon.....	.....	50 00	
27 déc. 1888	E. Coad	do ..	Lot E. ½ 7, 1ère conc., Hawkesbury-Est, domm.	do ..	.....	40 00	
27 do 1888	J. Gibson..... ...	do ..	Lot E. ½ 11, 1ère conc. do do ..	do ..	.....	250 00	
27 do 1888	J. Hodgson....	do ..	Lot O. part. 11, 1ère conc., do do ..	do ..	.....	25 00	
27 do 1888	S. Cole.....	do ..	Lot O. de la pt. O. 11, 1ère conc. do do ..	do ..	.....	50 00	
27 do 1888	W. Cole *et al*.	do ..	Lot E. ½ 12, 1ère conc. do do ..	do ..	.....	150 00	
27 do 1888	E. S. Bradford, *et ux*.	do ..	Lot E. ½ 13, 1ère conc. do do ..	do ..	.....	200 00	
27 do 1888	W. R. Bradford *et al*.	do ..	Lot E. ½ 14, 1ère conc. do do ..	do ..	.....	125 00	
27 do 1888	Ellen (Pitcairn) McPhaden	do ..	Lot E. partie 5, 1ère conc. do do ..	do ..	.....	50 00	
27 do 1888	H. Mackinnon.....	do ..	Lot partie 4, 1ère conc. do do ..	do ..	.....	37 40	
10 janv. 1889	A. et H. Hartley *et al*.	do ..	Lot O. ½ 8, 1ère conc. do do ..	do ..	.....	40 00	
9 fév. 1889	Alex. St. Denis....	do ..	Lot 2, 1ère conc. do do ..	do ..	.....	200 00	
16 janv. 1889	T. Miller.....	do ..	Lot N.-E. ½ 4, 8e conc. do do ..	do ..	.....	25 00	
27 déc. 1888	A. Lamb *et al*.....	do ..	Lot O. ½ 5, 1ère conc. do do ..	do ..	.....	40 00	
12 mars 1889	E. Barron...	do ..	Lot 200, 1ère conc., Chatham, dommages.....	do ..	.....	150 00	
29 déc. 1888	H. Stephens.....	do ..	Grande-Isle ou île Struthers, 1ère conc., Hawkesbury-Est, dommages.	do ..	15·00	300 00	
25 mars 1889	Exécuteur test. de feu Wm. Gray....	do ..	Lot O. ½ 12, 1ère conc., Hawkesbury-Est, domm.	do ..	2·50	100 00	
15 avril 1889	J. Larocque	do ..	Lot E. ½ 8, 1ère conc. do do ..	do ..	100·00	40 00	
27 do 1889	T. Ross *et al*..... ...	do ..	Lot 125, 1ère conc. do do ..	do ..	168·00	225 50	
			Chemin de fer Intercolonial.				
15 sept. 1888	J. N. Pouliot.....	do ..	Lot 60, Ste-Anne, Pointe-au-Père, dommages..	Embr. St-Charles.	.....	2,070 00	Décharge pour dommages.
30 janv. 1889	Wm. Venner	do ..	Lot 471, quartier Lauzon, ville de Lévis..	do ..	13,530 pds	5,000 00	
26 fév. 1889	Corporation de Lauzon	do ..	Lot 273, village Lauzon, comté de Lévis.....	do ..	5,201 pds	1,291 94	
26 avril 1889	Théofrède Hamel....	do ..	Lots 426, 424 do do	do ..	....	18,000 00	
12 juin 1889	do	do ..	Lot 423 do do	do ..	.....	4,000 00	
			Canal Lachine.				
6 mai 1889	Banque d'Hochelaga..	do ..	Quittance. Terrain à la Côte St-Paul, dommages	Canal Lachine....	....	4,924 86	Succession Hubert.
			Canal Murray.				
1er nov. 1888	J. McCrudden.....	do ..	Maison sur le lot N.-O. ½ 8, bloc de la voie de garage, township de Murray...	Maison du gardien du pont.....	....	300 00	Construite par lui.

2° Propriétés achetées, endommagées ou vendues par le ministère des chemins de fer et canaux, etc.—*Suite.*

Date de la signature.	Vendeurs.	Acheteur.	Propriétés achetées, vendues ou endommagées.	Pour quel objet.	Etendue de terre.	Prix de vente.	Observations.
					Acres.	$ cts.	
			Rivière Ottawa, dommages causés par les barrages au Rocher-Fendu et aux chutes du Grand-Calumet.				
5 nov. 1888	Peter Comrie	Sa Majesté	Lot 23, B, front est de Westmeath	Travaux du canal Culbute		60 00	
28 juill. 1888	Geo. Carswell	do	Lot 32, 8e conc., Grand-Calumet	do		150 00	
12 oct. 1888	Jas. Colton	do	Lot 20, 2e conc., Litchfield	do		125 00	
19 do 1888	M. Kavanagh	do	Lot 16, 6e conc. do c.	do		100 00	
3 nov. 1888	C. Dumouchel *et al.*	do	Lot 27, 8e conc., Grand-Calumet	do		85 00	
19 do 1888	Veuve L. Lacourse	do	Lot 12, 1ère conc. do	do		260 00	
21 do 1888	Hon. J. Bryson, aîné.	do	Lots 19, 20, 21, 2e conc., Mansfield	do		500 00	
22 do 1888	T. M. Carswell	do	Lot 11, A, Mansfield	do		125 00	
3 déc. 1888	Veuve Wm. Flynn	do	Lot S.-E. ½ 12, 5e conc., Litchfield	do		150 00	
4 do 1888	Veuve J. Vaillant	do	Lot 14, 3e conc., Litchfield	do		110 00	
6 do 1888	J. Young	do	Lot 4, con. A, Mansfield	do		400 00	
2 fév. 1889	W. Sharpe *et al*	do	Lots 9, 10, con. D, Westmeath	do		200 00	
9 avril 1889	P. Buchanan	do	Lots 20, 21, con. B do	do		300 00	
26 mars 1889	H. Bannon et A. Grégoire	do	Lot 1, 7e conc., Litchfield	do		100 00	
31 janv. 1889	J. et G. Bryson	do	Lot 16, 1ère conc., Mansfield	do		175 00	
17 avril 1889	Hon. G. Bryson, jeune	do	Lot 27, 2e conc. do	do		125 00	
31 janv. 1889	John Bryson, M.P	do	Ile n° 9 et partie 15, 1ère conc., Mansfield	do		200 00	
18 avril 1889	Veuve R. Stewart *et al.*	do	Lot 17, 2e conc., Mansfield	do		500 00	
8 mars 1889	D. Frost	do	Lot 10, 1ère con, lot en arr. ½ 2, con. B, Mansfield	do		124 00	
20 do 1889	J. Balland, jeune	do	Lot en arrière ½ 28, 7e conc., Grand-Calumet	do		75 00	
13 avril 1889	W. Durrell	do	Lot 6, con. R.S., do	do		30 00	
13 do 1889	W. T. Durrell	do	Lot 5, con. R.S., do	do		10 00	
6 mars 1889	R. Humphrey *et al*	do	Lot 30, 1ère conc., Waltham	do		75 00	
16 janv. 1889	J. Wilson	do	Lot 48, 2e conc. do	do		80 00	
21 mars 1889	J. Humphrey	do	Lots 31, 33, 34, 1ère con., Waltham	do		175 00	
25 janv. 1889	H. Connelly	do	Lots 31, 32, 33, 2e conc., Mansfield	do		325 00	
17 avril 1889	T. Carroll	do	Lots 35, 36, 1ère conc., Waltham	do		160 00	
9 juill. 1889	J. Trottier	do	Lot 8, 1ère conc., Grand-Calumet	do		50 00	Réserve de l'île au Calumet.
18 sept 1889	A. Gervais *et al*	do	Lots 3, 4, conc. C, Westmeath	do		25 00	

				Lots.	District.	Comté.			
				Chemin de fer d'Oxford et New-Glasgow.					
16 déc. 1881	H. Carter	Sa Majesté	Lot	Rivière Philippe	Cumberland	Ch. de f. O. et N.G.	1·50	.....	
15 do 1888	T. Fillmore	do	do	do	do	do	1·60	1 00	
21 juill. 1881	C. Bent	do	do	do	do	do	1·90	.....	
15 do 1881	E. et E. Weathered	do	do	do	do	do	8·99	1 00	
26 do 1881	R. et R. Thompson	do	do	do	do	do	6·00	1 00	
27 do 1881	E. Wood	do	do	do	do	do	1·41	25 00	
16 déc. 1881	N. Thompson	do	do	do	do	do	1·40	25 00	
16 do 1881	C.C. et O. B. Schurman	do	do	do	do	do	3·93	60 00	
26 juill. 1881	W. T. Gilchrist	do	do	Chemin de la riv. John	Pictou	do	1·93	7 72	
15 oct. 1888	J. Poulin	do	82	Creek Haliburton	do	do	1·12	360 00	
15 do 1888	J. Matheson	do	150	Hardwood-Hill	do	do	1·36	186 32	
15 do 1888	R. Fullarton	do	118	Près ch. de la riv. Ouest	do	do	1·03	51 50	
15 do 1888	W. McKay	do	140	Au nord do	do	do	2·22	100 12	
1er août 1888	J. McGregor	do	148	Hardwood-Hill	do	do	3·84	200 00	
15 oct. 1888	J. McDonald	do	121	Creek Haliburton	do	do	0·20	15 00	
3 do 1888	R. Matheson	do	151	Scotsburn	do	do	1·9	38 00	
13 sep. 1888	D. Kennedy	do	104¼	.....	Cumberland	do	8·38	16 74	
13 do 1888	J. A. Robertson	do	90	.....	do	do	7·77	33 00	
13 do 1888	W. Colter	do	89	.....	do	do	3·75	10 00	
13 do 1888	S. Colter *et al*	do	83	.....	do	do	6·49	49 84	
13 do 1888	J. Mitchell	do	81	.....	do	do	4·48	18 78	
13 do 1888	C. Scott	do	73	.....	do	do	2·97	4 32	
12 do 1888	J. D. Henderson	do	69	.....	do	do	2·81	65 25	
12 do 1883	J. Annis	do	65	.....	do	do	1·56	9 36	
12 do 1888	do	do	64	.....	do	do	2·14	40 00	
12 do 1888	J. Williams	do	47	.....	do	do	10·45	26 72	
12 do 1888	C. Teed	do	47	.....	do	do	4 29	6 80	
12 do 1888	A. Coon	do	35	.....	do	do	11·14	21 04	
26 déc. 1888	A. Campbell *et al*	do	31*a*	Tatamagouche	Colchester	do	0·65	5,000 00	
22 mars 1889	A. McQuarrie	do	34	Rivière John	Pictou	do	0·89	13 31	
5 do 1889	D. Desmond	do	141	Ch. de la riv. de l'Ouest	do	do	0·97	48 50	
11 janv. 1889	W. R. Stevenson	do	129	do	do	do	2·12	103 00	
23 mars 1889	M. Redmond	do	69½	Rivière John	do	do	0·11	0 44	
23 do 1889	R. Sutherland	do	69	do	do	do	0·85	4 25	
25 avril 1889	C. G. Bégnez	do	52, 52½, 53	do	do	do	4·63	140 00	
10 mai 1889	H. B. Gould	do	36	do	do	do	1·27	31 75	
3 août 1889	J. S. Harris	do	146	Ch. de la riv. de l'Ouest	do	do	0·85	50 00	
11 mars 1889	C. Dwyer	do	113	Rivière Ouest	do	do	7·15	75 07	
12 do 1889	Geo. Logan	do	114	Hardwood-Hill	do	do	5·75	300 00	
				Canal Rideau.					
12 sep. 1888	Henry Polk	Sa Majesté	Lot ½ E 13, 2e concession, Bastard, dommages			Bar. de Poonamalie	.....	200 00	Décharge.
27 avril 1889	L. Badour *et al.*	do	Lot 20, 4e concession, Bedford, dommages			Barr. du lac Bobs	.....	325 00	do

2° PROPRIÉTÉS achetées, endommagées ou vendues par le ministère des chemins de fer et canaux, etc—*Suite.*

Date de la signature.	Vendeurs.	Acheteurs.	Propriétées achetées, vendues ou endommagées.	Pour quel objet.	Etendue de terre.	Prix de vente.	Observations.
			Chemin de fer Canadien du Pacifique.		Acres.	$ cts.	
20 nov. 1888	L. Hautier (fidéicom.)	Sa Majesté....	Lots 7, 8, div. de Lytton, district de Yale, C.B.	Ch. de fer P. Can.	8·05	150 00	
16 oct. 1888	Cie. de la B.-d'Hudson	do ..	Lot ¼ N.-O., sec. 26, tp. 12, r. 8 E.....	Emb. de Stonewall	6·38	1 00	
16 do 1888	do ..	do ..	Lot ¼ S.-O., sec. 8, tp. 13, r. 7 E.....	do ..	0·34	1 00	
1er fév. 1889	Agnes Schultz.....	do ..	Lots ¼ S.-O. et ½ S ¼ N.-O., sec. 12, tp. 12, r. 2 E	do ..	8·02	75 00	Certificat Torrens.
1er oct. 1888	Wm. Owens.....	do ..	Lot ½ N ¼ N.-O. 12, tp. 12, r. 2 E..... ..	do ..	0·88	15 00	
20 mai 1884	Hon. A. Boyd	do ..	Lot 41, St-Jean, Selkirk.....	do ..	1·61	1 00	
20 do 1884	Alfred Boyd.....	do ..	Lot 42, do	do ..	1·60	1 00	
18 avril 1884	W. N. Kennedy	do ..	Lot ¼ N.-E. 24, tp. 11, r. 2 E..	do ..	6·14	1 00	
18 fév. 1888	L. Clark.....	do ..	Subd. lég. 3 et 6, de la sec. 7 et 11, 14 de la sec. 6, tp. 9, r. 4 E.....	Embr. de Pembina	8·00	40 00	
15 juin 1888	N. R. Slater.....	do ..	Lot ¼ N.-O., sec. 15, tp. 3, r. 3 E	do .	0·46	2 30	
14 déc. 1888	D. Ross	do ..	Lot 1000, St-Boniface (moulin à vent pour réservoir).....	do ..	....	270 00	Quittance.
15 août 1888	Cie de plac. et de prêts hypothécaires du Manitoba, limitée..	do ..	Lot 74, Ste-Agathe.....	do ..	2·60	26 00	
21 déc. 1888	E. Taylor.....	do ..	Lots 198, 199, St-Norbert.	do ..	3·46	27 50	Certificat Torrens.
27 do 1888	Banque des Marcha'ds	do ..	Lots ¼ N.-E. et ½ N ¼ S.-E., sec. 36, tp. 8, r. 3 T	do ..	6·00	6 00	do
16 oct. 1888	Cie de la B.-d'Hudson	do ..	Sec. 8, tp. 2, r. 3 E.....	do ..	12·00	1 00	
11 do 1888	W. J. Whitley (Cie de placem. de London et Ontario, limitée) .	do ..	¼ S.-O., sec. 5, tp. 12, r. 3 E.....	do ..	0·86	8 60	
14 fév. 1889	F. Proudfoot et Cie ..	do ..	Lot ¼ N.-O., sec. 31, tp. 4, r. 4 E.....	do ..	3·13	23 40	Certificat Torrens.
5 déc. 1888	Cie de prêt du Canada Ouest, etc	do ..	¼ S.-E., section 1, township 9, r. 3 E.....	do ..	4·00	20 00	
1er mars 1889	L. Hunter	do ..	¼ S.-E. et ½ S. ¼ N.-E., sect. 13, tp. 5, r. 3 E....	do ..	6·00	60 00	Certificats Torrens.
24 déc. 1888	Jos. Taylor.....	do ..	½ N., ¼ N.-E. sec. 13, tp. 5, r. 3 E.	do ..	2·00	10 00	
27 sep. 1884	S. Mulvey	do ..	¼ S.-W., sec. 36, tp. 11, r. 2 E., Selkirk	Emb. de Stonewall	0·35	1 00	
20 do 1884	A. J. L. Peebles.....	do ..	¼ N.-O., sec. 36, tp. 11 do do	do ..	6·11	1 00	
3 juin 1884	J. Grisdale	do ..	¼ S.-O., sec. 1, tp. 12 do do	do ..	6·11	61 10	
6 mars 1884	Wm. Fraser.....	do ..	¼ N.-O., sec. 1, tp. 12 do do	do ..	6·17	61 70	
25 avril 1884	R. D. Bathgate.	do ..	¼ N.-O., sec. 36, tp. 12 do do	do ..	6·13	1 00	
18 do 1884	Wm. N. Kennedy....	do ..	¼ S.-O., sec. 2, tp. 13 do do	do ..	5·83	1 00	
4 déc. 1883	W. W. Macalister....	do ..	¼ S.-E., sec. 10, tp. 13 do do	do ..	6·15	92 25	
20 do 1883	Wm. McDougall.....	do ..	¼ S.-E., sec. 15, tp. 13 do do	do ..	6·23	50 00	
20 nov. 1883	Wm. Nesbit.....	do ..	¼ N.-E., sec. 21, tp. 13 do do	do ..	6·96	80 00	
23 do 1883	C. Mahon.....	do ..	¼ S.-E., sec. 28, tp. 13 do do	do ..	4·39	45 00	

[1889]

26 avril 1884	Jos. C. Bishop	Sa Majesté	¼ S.O., sec. 22, tp. 13, r. 2 E., Lisgar	do	6·23	1 00	
29 sept. 1884	J. F. Bain	do	½ S., ½ N.-E, sec. 10, tp. 13, r. 2 E., Selkirk	do	3·07	1 00	
6 janv. 1887	D. Sinclair	do	Part. lot 35, Saint-Jean, en dehors, 2 milles	do	Non établi.	1 00	
15 avril 1889	Cathédrale de St-Jean	do	do 43 do do do	do	2·54	1 00	
			Canal de la Vallée de la Trent.				
24 juill. 1888	Louisa D. Bell *et al.*	do	Lot 3, est de la rue Water et lot 3, ouest de la rue Strickland, Lakefield	Domm. causés p. le barr. de Lakefield		50 00	
4 août 1888	Wm. Garbutt	do	Lot 34, 15e con., Smith	Barr'ge de Lovesick		100 00	
19 sept. 1888	Jas. Jory	do	Lot ½ O. 21, 5e con., Douro	do Lakefield		100 00	
25 juill. 1888	T. Stephenson	do	Lot ½ 7, 3e con., Emily. (La propriété du moulin à Omemee)	do Buckhorn		2,000 00	
12 sept. 1888	A. et T. H. McQuade	do	Lot ½ S. 10, 5e con., Emily			30 00	
12 do 1888	A. et B. J. McQuade.	do	Lot ¼ S.-E. 8 et ½ S. 9, dans la 5e con., et lot N. ¼ 8 et ½ N. 9, dans la 4e con., Emily	do do		84 00	
12 do 1888	A. et W. R. McQuade	do	Lot ¼ N.-O. 12 do 6e con., do	do do		51 00	
16 oct. 1888	C. Harrington *et al.*	do	Ile au Renard (ou A.B.), tp. Harvey	do do		200 00	
24 nov. 1888	Suc. de J. Harrington	do	Lots 12, 13, 14, dans la 5e con., Ennismore	do do		120 00	
27 do 1888	M. Grundy	do	Lot 10, dans la 8e con., et lot ½ E. 10, dans la 9e con., Harvey	Barr'ge de Lovesick		150 00	
10 déc. 1888	P. O'Connor	do	Lot ½ N. 11, dans la 7e con., Ennismore	do Buckhorn		50 00	
15 sept. 1888	J. R. Boate *et al.*	do	Lot ½ E. 22, 5e con., Emily	Domm. causés p. le barr. de Buckhorn		50 00	
10 juin 1889	M. O'Connor *et al*	do	Lot S. pt. 10, 8e con., Ennismore	do	100 00	100 00	
17 do 1889	Ellen Young	do	Lot 35, 12e con., Smith	Barrage Lakefield		25 00	
			Canal de la Tay.				
18 oct. 1888	Geo. Graham	do	Lot 16, N. de la rue Sud ; lot 15 N. et 16, S. de la rue Robinson ; lot 15, S. de la rue Halton, et lot N. sur la rue Robinson, Perth	Canal de la Tay		100 00	
15 do 1888	J. Arthur *et al.*	do	Lot 11, N. de la rue Cockburn, et lot 11, S. de la rue Brock, Perth	do		200 00	$1 à John Oatway, perte d'annuité.
22 do 1888	R. Stone	do	Lots 10, 11, S. de la rue Craig., et lot 11, N. de la rue Brock, Perth	do		300 00	
19 do 1888	S. T. Dawson	do	Ile de la rivière Tay, enlèvement du pont et section du chemin sur les lots 21, ½ 22, ½ 23 dans la 9e con., Elmsley-Nord	do		1,000 00	
3 nov. 1888	E. Cameron	do	Lot 14, N., rue Halton, ville de Perth	do	0·31	75 00	Et décharge.
21 do 1888	W. Nievens	do	Lot 11, S. de la rue Cockburn, do	do	0·21	75 00	
4 déc. 1888	Corp. d'Elmsley-Nord	do	Fermeture du chemin entre les lots dans la 9e et 10e con., Elmsley-Nord	do		500 00	Sur le lot de D. Dawson.
5 do 1888	J. R. Matheson *et al.*	do	Lots 5, 6, rue de Watteville, Perth	do	0·20	400 00	
6 do 1888	J. Templeton (exécuteurs)	do	Lot 7 do do	do	0·20	550 00	
22 do 1888	D. Low	do	Part. lot 5 do do	do	0·17	250 00	

Date de la signature.	Vendeurs.	Acheteur.	Propriétés achetées, vendues ou endommagées.	Pour quel objet.	Etendue de terre.	Prix de vente.	Observations.
					Acres.	$ cts.	
			Canal de la Tay—Suite.				
18 déc. 1888	J. McMaster.....	Sa Majesté ...	Lot 10, N. de la rue Craig, et lot 10 S. de la rue Harvey, Perth.....	Canal de la Tay ...			
				do ..	0·88	500 00	Et décharge.
30 nov. 1888	E. G. Malloch *et al*...	do ..	Lots 12 et 13, S. de la rue Cockburn, Perth	do ..	0·54	100 00	do
			Canaux de Williamsburg.				
25 juin 1888	L. Flagg *et al*.....	do ..	Lots 6, 7 et partie du chemin, 1re con., Matilda	Rapide Plat	1·442	3,066 67	Clôtures et entretien.
18 mai 1889	S. Robertson....	do ..	Clôturer les lots 5 et 6, 1re con., Matilda.....	do	.....	167 67	
3 avril 1889	T. Moorehouse.....	do ..	do lots ½ E. de ¼ O. et ½ O. de ½ E. 5, dans la 1re con., Matilda	do	.....	.....	
10 sep. 1889	Sarah Shaver	do ..	Lot ½ O. 11, dans la 1re con., Edwardsburg....	Canal des Galops .	0·33	30 00	
3 août 1889	Susan Poupore.....	do ..	Lot 12, dans la 1re con., Edwardsburg..... ...	do ..	0·028	10 00	
13 do 1889	Geo. Bolton.....	do ..	Lot ½ E. 13, dans la 1re con., Edwardsburg	do ..	0·295	75 00	
			Canal Welland.				
13 déc. 1888	Plooma Rooney	do ..	Lot B, rue de l'Est, Port Colborne.	Obstruction de la rue de l'Est.....	.....	480 00	Dommages.
6 mars 1889	E. Beamsley.....	do ..	Part. lot 5, terrain Dockstader, Canborough ...	Barrage de Dunville, dommages.	.....	85 00	Décharge.
11 août 1888	Corp. township Dunn.	do ..	Dommages aux chemins et aux ponts, tp. Dunn	do ..	.....	306 00	do
12 juill. 1888	S. Murphy *et al*.....	do ..	Lot ½ S. 13, dans le 3e con., Cayuga-Nord.....	do ..	.....	140 00	do
4 août 1888	Succession J. Beatty .	do ..	Partie des lots 12 et 13, 1re con., Dunn.....	do ..	.....	192 00	do
6 oct. 1888	Sa Majesté.....	Corp. de Ste-Catherine...	Pts. des lots 9, 10, 7e con., Grantham	Cimetière	0·74	80 00	Concession spéciale.
29 nov. 1888	Mary Stevenson.....	Sa Majesté ...	Lots 31, 32, 33, 1re con., Cayuga-Nord.....	Domm. par le barrage de Dunnville	.....	60 00	Décharge.
28 do 1888	do	do ..	Lots 30, 31, 32 do	do ..	.....	52 00	do
24 janv. 1889	D. Manson.....	do ..	Goëlette *Eric Belle*, avariée en passant par le canal	Dommages	.....	1,000 00	do
4 fév. 1889	W. A. McCrae *et al*..	do ..	Lot n° 1, réserve des Sauvages, Dunnville.....	Barr. de Dunnville	.....	83 00	do
1er mars 1889	Mary Braund.....	do ..	Lots 1 et 22 et ½ E. 23, réserve des Sauvages, Dunnville.....	do ...	.....	75 00	do

1er fév. 1889	J. W. Holmes *et al*...	do ..	Lots 19, 20, 21 dans le village de Dunnville....	do ...	.....	480 00	do
30 janv. 1889	S. M. Davis *et al*.....	do ..	Lots 4, 5, 3e con., Cayuga-Nord	do ...	40·00	20 00	do
27 déc. 1888	H. Hanham	do ..	Lot 30, 7e con., Crowland, et dommages aux lots 29, 30, 31.....	Fossé de Brown...	.....	250 00	Titre et décharge.
12 sept. 1888	R. S. Thornton *et al*..	do ..	Lots 9, 10, rue Ouse, village de Cayuga.....	Barr. de Dunnville	⅛ ac.	50 00	Décharge.
17 avril 1889	E. et A. McDonald ..	do ..	Lot 2, réserve des Sauvages, township Moulton.	do ...	.....	99 00	do
20 mai 1889	J. Dickson *et al*	do ..	Lot ½N 6, 2e con., chemin de Dover, Dunnville.	do ...	.....	35 00	do
20 do 1889	A. Dickson	do ..	Part. lot S. 6, 2e con. do do ..	do ...	.....	190 00	do
22 juin 1889	M. J. Johnson *et al*...	do ..	Lots 18, 19, 20, Dunnville, ou 1 Moulton.....	do ...	.....	135 00	do
22 do 1889	J. T. Johnson *et al*...	do ..	Lot ¾ O 18 do do	do ...	.....	9 00	do
13 do 1889	S. Burnham *et al*.....	do ..	Lots 7, 8, terrain Huff, part. 19, 3e C., Cayuga-N.	do ...	.....	325 00	do
12 août 1889	W. M. Hendershot...	do ..	Lot 15, Thorold	Elargiss. du canal.	1·84	1,322 00	Titre.

3° CONVENTIONS au sujet de subventions accordées par le gouvernement fédéral pour de fer avec le ministre des chemins de fer et

Date de la signature.	Nom de la compagnie de chemin de fer.	Lignes de chemins de fer à construire.	Actes du parlement du Canada accordant la subvention.	Nombre de milles à subventionner.
19 août 1889	Cie de ch. de f. de la vallée de l'Ottawa et Gatineau	Hull, P.Q., vers Le Désert	52 Vic., c. 3	62
4 sept. 1888	Cie de ch. de fer de la vallée de la Tobique.	De la station de Perth Centre du ch. de fer du N.-B., vers les îles de Plaister Rock	50-51 Vic., c. 24.	14
24 août 1888	Cie de ch. de fer de Norfolk-Sud.	Port-Rowan à Simcoe	50-51 Vic., c. 24.	17
4 sept. 1888	Cie de ch. de fer d'Ontario et Québec.	London à Chatham, Ont	49 Vic., c. 10	65
31 juill. 1888	Cie de ch. de f. de Napanee, Tamworth et Québec	Tamsworth à Tweed	49 Vic., c. 10 50-51 Vic., c. 24	18 4
16 août 1888	Cie de ch. de fer de Brantford, Waterloo et lac Erié.	Brantford à Waterloo	50-51 Vic., c. 24.	16¾
31 do 1888	Cie de ch. de fer et de vapeurs de Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan.	De Régina à Saskatoon. Subv. en terres. C'est un contrat pour transport des malles, etc. Approvisionnements du gouvernement sur la ligne ainsi subventionnée.	48-49 Vic., c. 60. 50-51 Vic., c. 23.	160 .....
14 fév. 1889	Cie de ch. de f. et de charbonnage de Medic. Hat	De Medicine-Hat aux houillères dans le tp. 12, 13, r. 6 O.	50-51 Vic., c. 23.	8
5 déc. 1888	Cie de ch. de fer Canada Atlantique.	Pont au Coteau-Landing	50-51 Vic., c. 24.	.....
6 mai 1889	Cie de ch. de fer de Woodstock et Centreville.	De la station du haut de Woodstock sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick à ou vers Centreville.	50-51 Vic., c. 24.	20
15 oct. 1888	Cie de ch. de fer Central de la Nouvelle-Ecosse.	Lunenburg dans New-Germany, à Middleton, sur le ch. de f. Windsor et Annapolis.	51 Vic., c. 3	39½
5 déc. 1888	Cie de ch. de fer de Québec et du lac Saint-Jean.	De la jonction de Chambord, près du lac Saint-Jean, vers Chicoutimi.	51 Vic., c. 3	30
11 fév. 1889	Cie de ch. de fer de Vaudreuil et Prescott.	Du ch. de fer le Grand-Tronc, à Vaudreuil, vers Hawkesbury.	50-51 Vic., c. 24.	30
22 janv. 1889	Cie de ch. f., Témiscouata	D'Edmundston vers la rivière Saint-François	51 Vic., c. 3	20
2 mai 1889	Cie de ch. de fer du comté de Drummond.	De l'extrémité de la ligne couverte par contrat du 1er déc. 1887, vers Nicolet.	50-51 Vic., c. 24.	17½
20 juill. 1889	Cie de ch. de fer et de navigation d'Oshawa.	De Port-Oshawa à la ville d'Oshawa, de là en arrière de Whitby-Est.	50-51 Vic., c. 24.	7

OTTAWA, 25 octobre 1889.

aider à la construction de chemins de fer, passées par certaines compagnies de chemins canaux, pendant l'exercice clos le 30 juin 1889.

Montant de la subvention.		Maximum de rampe. Pieds par mille.	Rayon de courbe au moins—	Larg. du déboisement de ch. côté.	Largeur des tranchées.	Remblais.	Rails d'acier, lbs. par vg. linéaire.	Date de leur achèvement.	Observations.
Par mille.	N'excédant pas en tout.								
$	$	Pieds.	Pieds.	pds.	pds.	pds.	lbs.		
.....	320,000	106	574 (10°)	50	20	15	56	1 er août 1893	Ancienne subv. périmée.
.....	89,600	80	819 (7°) 716 (8°)	50	20	15	56	31 déc. 1888 1er sept. 1888	Délai prolongé par A. du C. jusq. 1er sept. 1889.
3,200	54,400	58	1,910 (3°)	50	20	15	56	1er juillet 1889	
3,200	256,000	53	2,865 (2°)	50	20	15	56	1er août 1890	
..... 3,200	70,000 12,800	80	955 (6°)	50	20	15	56	1er août 1890	
3,200	57,600	40	1,719 (3°.20)	50	20	15	56	1er août 1891	
6,400 acres par mille. $50,000 par année..		.....	.....	....	....	....	....	1er juillet 1889	Subv. en terre pour les 1ers 50 milles ; moyennant l'approb. du parlement.
6,400 ac. par mille, environ, 51,354 acres.		85	955 (6°)	50	20	15	56	2 juin 1890	Subvention en terres.
15 % sur la valeur de la construction, n'excédant pas $180,000.		.....	.....	....	....	....	....	1er août 1891	Convention supplémentaire du 12 juillet 1889, pour la mise en œuvre du pont.
3,200	64,000	80	955 (6°)	50	20	15	56	1er oct. 1890	
3,200	147,200	80, 87	882 (6½°)	50	20	16	56	31 déc. 1890	
3,200	96,000	80	955 (6°) 818 (7°)	50	20	15	56	1er août 1890	
3,200	96,000	53	1,910 (3°)	50 50	20 20	15 15	56 56	1er août 1891 1er août 1892	
.....	100,000	70	818 (7°)						
3,200	96,000	63	1,433 (4°)	50	20	15	56	1er avril 1890	
3,200	22,400	93	410 (14°)	50	20	15	56	1er août 1890	

H. A. FISSIAULT.

ANNEXE No 19.

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET DU GÉRANT GÉNÉRAL.

OTTAWA, 8 novembre 1889.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mes observations annuelles sur les progrès effectués dans la construction des chemins de fer auxquels il a été accordé par le parlement des subventions en argent.

(1) Les chemins de fer qui reçoivent des subventions en argent par mille sont au nombre de 79, d'un parcours total de 3,037 milles, et il leur a été accordé des subventions en argent qui forment un total de $11,748,607. 59 de ces chemins de fer ont passé des contrats sous l'autorité de l'acte des subsides, les travaux de construction y sont achevés ou avancent, 44 ayant gagné et reçu $5,709,872 ; les 15 autres ne sont pas assez avancés pour avoir gagné aucune partie des subventions qui leur ont été octroyées.

(2) Les chemins de fer recevant des subventions en argent autrement que par mille, sont au nombre de 8 et ont un parcours total de 2,489 milles. De ces chemins de fer, 5, formant 2,450 milles, sont achevés et en exploitation ; les 3 autres avancent.

Le chemin de fer d'Annapolis et Digby, 20 milles, est construit par le gouvernement pour la Compagnie de chemin de fer des Comtés de l'Ouest. Le chemin de fer de transport maritime de Chignectou, entreprise nouvelle, se construit rapidement, et promet d'être prochainement en exploitation. Le tunnel de frontière Sainte-Claire est destiné à relier les systèmes de chemins de fer des Etats-Unis et du Canada. C'est une entreprise d'une très grande utilité, et on en poursuit l'exécution avec vigueur, car elle a déjà fait des progrès considérables.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef et gérant général.

A. P. BRADLEY, écr,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux.

LISTE des chemins de fer auxquels il est accordé des subventions autres que des subventions en argent par mille, indiquant le montant alloué et le montant payé.

Nom du chemin de fer.	Nom. de milles.	Montant de la subvention.	Montant payé au 30 juin 1889.	Montant payé au 4 nov. 1889.	Milles à l'entreprise.	Observations.
		$	$	$		
Annapolis et Digby	20	500,000	.....	.....	20	Est construit p. le gouv. p. la Cie de ch. de fer des Comtés de l'Ouest.
Atlantique et Nord-Ouest (Ligne directe)	353	*250,000	Rien.	Rien.	353	*Par année pour 20 ans ; 253 milles achevés et en exploitation.
Canada Central	120	1,440,000	1,400,000	1,440,000	120	Achevé et en exploitation.
Pacifique Canadien	1,905	25,000,000	25,000,000	25,000,000	1,906	do do
Chemin de fer de transport maritime de Chignectou	17	*170,602	Rien.	Rien.	17	*Par année ; la construction avance.
Esquimalt et Nanaïmo	71	750,000	750,000	750,000	71	Achevé et en exploitation.
Cie de pont de ch. de fer de Frédéricton et Ste-Marie.	1	30,000	30,000	30,000	1	do do
Tunnel de Frontière Ste-Claire	2	375,000	Rien.	Rien.	2	La construction avance.

COLLINGWOOD SCHREIBER.

OTTAWA, 4 novembre 1889.

LISTE des chemins de fer auxquels il est accordé des subventions par mille, indiquant le montant de la subvention, et la somme payée jusqu'au 4 novembre 1887.

Nom du chemin de fer.	Nombre de milles.	Montant de la subvention accordée.	Montant de la subvention payée au 30 juin 1889.	Montant de la subvention payée au 4 novembre 1889.	Nom. de milles pour lesquels il a été passé des contrats.	Observations.
		$	$	$		
Albert du Sud	16	51,200	19,428	20,815	16	Pose de la voie effectuée sur une étendue d'environ 10 milles.
Amherstburg, rive du Lac et Blenheim	20	64,000	Rien.	Rien.	Rien.	Pas de contrat.
Baie des Chaleurs	70	620,000	375,500	524,175	70	Pose de la voie sur 60 milles environ.
Brockville, Wesport et Sault Sainte-Marie	60	192,000	45,000	45,000	40	do 40 do et les trains marchent.
Belleville et Hastings-Nord	7	22,400	21,888	21,888	7	do 7 do do
Jonction de Beauharnois	30	96,000	54,650	54,650	30	do 30 do do
Brantford, Waterloo et lac Erié	18	57,600	Rien.	Rien.	16¾	Il n'a pas été fait de travaux.
Bouctouche et Moncton	32	102,400	61,054	61,054	32	La voie est posée sur 32 milles environ, et les trains circulent.
Cap Tourmente, vers la Malbaie	20	64,000	Rien.	Rien.	Rien.	Pas de contrat.
Caraquette	67	224,000	224,000	224,000	67	Achevé et en exploitation.
Central	40	128,000	Rien.	Rien.	40	La voie est posée sur environ 40 milles, et les trains marchent.
Canada-Atlantique	59	314,400	102,355	102,355	59	59 milles achevés et en exploitation.
Carillon et Grenville	12	38,400	Rien.	Rien.	Rien.	Pas de contrat.
Vallée de Cornwallis	14	44,800	Rien.	Rien.	14	Les travaux avancent.
Cumberland	14	44,800	Rien.	25,000	14	Pose de la voie sur environ 14 milles.
Cap-Rouge et Saint-Laurent	12	38,400	Rien.	Rien.	Rien.	Pas de contrat.
Chemin de fer de Mount-Forest à Walkerton	24	76,800	Rien.	Rien.	Rien.	do
Comté de Drummond	34½	110,400	28,872	34,372	30	Voie posée sur environ 12 milles.
Cie de Chaux du Canada	7	22,400	15,360	15,360	7	Achevé et en exploitation.
Erié et Huron	30	96,000	96,000	96,000	30	do
Elgin, Petitcodiac et Havelock	12	38,400	38,400	38,400	12	do
Vallée de la Gatineau	62	320,000	Rien.	Rien.	62	Le régalage avance.
Grand-Nord	28	89,600	25,088	25,088	28	Voie posée.
Grand Tronc, baie Georgienne et lac Erié	15	48,000	Rien.	Rien.	Rien.	Pas de contrat.
Grand Oriental	60	192,000	19,200	19,200	31½	6 milles achevés.
Jonction de Guelph	16	51,200	46,000	46,000	16	Achevé et en exploitation.
Embranchement de Harvey	3	9,600	5,554	5,554	3	Voie posée sur tout le parcours.
Hereford	49	156,800	63,900	63,900	49	Voie posée sur environ 34 milles, et les trains circulent.
International	49	156,800	152,960	152,960	49	Chemin achevé et en exploitation.
Irondale, Bancroft et Ottawa	50	160,000	15,000	15,000	50	Voie posée sur 10 milles.
Joggins	18¼	58,400	26,138	27,555	13¼	La voie est posée sur environ 11½ milles, et les trains circulent.
Union Jacques-Cartier	5	20,000	Rien.	Rien.	Rien.	Pas de contrat.

[1889]

Kingston et Pembroke	15	48,000	48,000	48,000	15	Achevé et en exploitation.
Kingston, Smith's Falls et Ottawa	20	64,000	Rien.	Rien.	Rien.	Pas de contrat.
L Assomption	3½	11,200	11,200	11,200	3½	Achevé et en exploitation.
Lac Erié, Essex et rivière Détroit	27	118,400	106,500	106,500	27	do
Colonisation du lac Témiscamingue	33½	113,200	26,400	48,960	19	Voie posée sur environ 17 milles.
Leamington et Sainte-Claire	16	51,200	51,200	51,200	16	Achevé et en exploitation.
Vallée de Massawippi	25	80,000	Rien.	Rien.	Rien.	Pas de contrat.
Maskinongé et Nipissingue	15	48,000	Rien.	Rien.	Rien.	do
Embranchement de Minudie	5½	17,600	Rien.	Rien.	5½	Il n'a pas été fait de travaux.
Montréal et Sorel	45	72,000	69,922	69,922	45	Achevé et en exploitation.
Montréal et jonction de Champlain	63	103,600	83,100	83,100	63	La voie est posée sur tout le parcours, et les trains circulent.
Montréal et Ouest	70	361,270	Rien.	Rien.	70	Travaux commencés.
Montréal et lac Maskinongé	10	32,000	19,700	19,700	10	La voie est posée sur tout le parcours, et les trains circulent.
Nord et Ouest	100	320,000	311,900	312,000	100	Achevé et en exploitation.
Nord et Pacifique	110	1,320,000	1,284,400	1,319,400	110	do
Napanee, Tamworth et Québec	57	204,400	89,600	89,600	51	28 milles achevés et en exploitation.
Nouveau-Brunswick et l'Ile du Prince-Edouard	37	118,400	113,440	113,440	37	Achevés et en exploitation.
Central de la Nouvelle-Ecosse	80	256,000	Rien.	150,390	80	Voie posée sur tout le parcours.
Ontario et Pacifique	142	172,400	Rien.	Rien.	82	Pas de travaux faits.
Ottawa et Parry-Sound	22	70,400	Rien.	Rien.	Rien.	Pas de contrat.
Oshawa	7	22,400	Rien.	Rien.	7	Travaux commencés.
Colonisation de Parry-Sound	40	128,000	Rien.	Rien.	Rien.	Pas de contrat.
Port-Arthur, Duluth et Ouest	84¾	271,200	Rien.	Rien.	Rien.	do
Pontiac et jonction du Pacifique	88	313,100	174,828	174,828	88	La voie est posée sur un parc. de 70 milles, et les trains circulent.
Pontiac et Renfrew	6	19,200	Rien.	Rien.	4½	La voie est posée sur tout le parcours.
Québec Central	105	348,342	60,342	60,342	66	15 milles achevés et en exploitation.
Québec et lac Saint-Jean	246	935,095	709,915	748,355	246	La voie est posée pour près de milles, et les trains circulent.
Québec, Montmorency et Charlevoix	30	96,000	Rien.	Rien.	.....	Voie posée sur 21 milles.
Jonction de Richmond-Hill	5	16,000	Rien.	Rien.	Rien.	Pas de contrat.
Sainte-Catherine et Niagara Central	32	102,400	26,640	26,640	12	La voie est posée sur un parc. de 12 milles, et les trains circulent
Ontario-Sud et Pacifique	49½	158,400	Rien.	Rien.	Rien.	Pas de contrat.
Norfolk-Sud	17	54,400	54,400	54,400	17	Achevé et en exploitation.
Saint-Louis et Richibouctou	7	22,400	22,400	22,400	7	do
Saint-Laurent et Basses-Laurentides	39	217,600	92,813	92,813	39	Voie posée sur un parcours de 25 milles.
Ch. de fer de Saint-Césaire à Saint-Paul d'Abbotsford	5	16,000	Rien.	Rien.	Rien.	Pas de contrat.
Vallée du lac Saint-Jean	44	140,800	Rien.	Rien.	44	Régalage commencé ; opérations suspendues.
Chemin de fer de Saint-André à Lachute	7	22,400	Rien.	Rien.	Rien.	
Vallée de Stewiacke et Lansdowne	25	80,000	Rien.	Rien.	25	Le régalage et la construction des ponts avancent.
Chemin de fer, Narrows de Sicoma au lac Okanagan	51	163,200	Rien.	Rien.	Rien.	Pas de contrat.
Toronto, Grey et Bruce	5	16,000	14,656	14,656	5	Achevé et en exploitation.
Témiscouata	103	598,000	412,900	412,900	103	La voie est posée sur un parc. d'env. 80½ m., et les trains circulent.
Chemin de fer, de Truro à Newport	49	156,000	Rien.	Rien.	Rien.	Pas de contrat.
Vallée de la Tobique	14	89,600	Rien.	Rien.	14	Le régalage avance.
Mille-Iles	17	54,400	Rien.	Rien.	4	4 milles achevés et en exploitation.
Ontario-Ouest et Pacifique	80	256,000	60,800	60,800	80	20 milles achevés et en exploitation ; le reste avance.
Vaudreuil et Prescott	30	96,000	Rien.	Rien.	30	Le régalage et la construction des ponts avancent.
Chemin de fer, de Woodstock à Centreville	20	64,000	Rien.	Rien.	20	Il a été fait peu de travaux.
	3,037	11,748,607	5,281,403	5,709,872	2,353½	

ANNEXE No. 20.

LISTE alphabétique des chemins de fer subventionnés par le gouvernement du Canada.

Autorisation pour la subvention.		Compagnie ou entreprise subventionnée.	Conditions de la subvention sous l'autorité de l'acte des subsides.					
A.D.	Désignation de l'acte.		Subvention par mille, argent, terres ou rails.	Estimation du nombre de milles.	Si par mille. Subvention totale n'excédant pas—	Si p. un terme d'années. Montant et durée des versements.	Subvention totale. Argent.	Subvention totale. Terres.
			$		$ cts.		$ cts.	Acres.
1887.	50-51 Vic., c. 23...	Cie de ch. de f. Alberta et Athabasca, r. de l'Arc s. le C.C.P. entre Calgary et Crowfoot, à un point près l'empl. de v. d'Edmonton	6,400 acres	300	.....	.....	.....	1,920,000
1886.	49 Vic., c. 10....	Cie de ch. de fer Albert, de Salisbury à Hopewell.. Prêt.....	.....	.....	.....	.....	15,000 00	.....
1888.	51 Vic., c. 3.....	Cie de ch. de fer Albert, de Salisbury à Hopewell.. Rail en fer.	776 tonnes	.....	14,665 45	.....	14,665 45	.....
1884.	47 Vic., c. 8.....	Cie de chemin de fer Albert-Sud, de Hopewell à Alma.....	3,200	16	51,200 00	.....	51,200 00	.....
1889.	52 Vic., c. 3.....	Cie de chemin de fer Albert-Sud, de Hopewell à Alma.....						
1889.	52 Vic., c. 3.....	Cie de chemin de fer d'Amherstburg et Lake Shore..	3,200	20	64,000 00	.....	64,000 00	.....
1884.	47 Vic., c. 8.....	Cie de ch. de f. de la B.-des-Chal., Métapédiac vers Paspébiac.....	.....	70	300,000 00	.....	620,000 00	.....
1883.	46 Vic., c. 25....	do de l'extr. de 20 m. à Paspébiac.	.....		320,000 00			
1886.	49 Vic., c. 17....	do Actes de modification. Subvention votée p. la 1re sect. de 20 milles transférée à la 2e de 20 milles, et celle p. le 70e jusqu'au 100e mille à la subvention pour la 40e jusqu'au 70e mille.						
1889.	52 Vic., c. 3.....	do Actes de modification. Subvention votée p. la 1re sect. de 20 milles transférée à la 2e de 20 milles, et celle p. le 70e jusqu'au 100e mille à la subvention pour la 40e jusqu'au 70e mille.						
1887.	50-51 Vic., c. 24...	Cie de ch. de f. de jonct. de Beauharnois, St-Martin à Valleyfied	3,200	30	96,000 00	.....	96,000 00	.....
1885.	48-49 Vic., c. 59.	Cie de ch. de f. de Belleville et Hastings-Nord, Madoc à Eldorado	1,500	7	10,500 00	.....	22,400 00	.....
1886.	49 Vic., c. 10....	Cie de ch. de f. de Belleville et Hastings-Nord, Madoc à Eldorado	1,700		11,900 00			
1887.	50-51 Vic., c. 24...	Cie de chemin de fer de Brantford, Waterloo et lac Erié, de Brantford à Haggersville ou Waterford, ou quelque point intermédiaire sur le chemin de fer du Sud du Canada.....	3,200	18	57,600 00	.....	57,600 00	.....
1885.	48-49 Vic., c. 59...	Cie de ch. de fer de Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie, de Brockville à Westport.....	3,200	40	128,000 00	.....	192,000 00	.....
1889.	52 Vic., c. 3.....	Cie de ch. de fer de Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie, à un point près de Newboro', vers les rapides Palmer.....	3,200	20	64,000 00			
1886.	49 Vic., c. 10.....	Cie de ch. de f. de Bouctouche et Moncton, Moncton à Bouctouche	3,200	30	96,000 00	.....	102,400 00	.....
1887.	50-51 Vic., c. 24...	do do de l'extrémité ouest de la section subventionnée à Moncton.....	3,200	2	6,400 00			

1885.	48-49 Vic., c. 59..	Cie de ch. de fer Canada-Atlantique. Valleyfield à Lacolle	1,600	34	96,000 00	.....	314,400 00	.....
		Term., Ottawa, aux ch. des Chaudières	3,200	10				
			3,200	3				
1886.	49 Vic., c. 10.....	do Ile Clarke à Valleyfield	3,200	12	38,400 00			
1887.	50-51 Vic., c. 24...	do Lacolle à la frontière internationale pour un pont sur le Saint-Laurent à Coteau-Landing, sur la ligne du ch. de fer Canada-Atlantique	.....	.....	180,000 00			
1874.	37 Vic., c. 14.....	Chemin de fer Canada-Central, Pembroke à Callander	12,000	120	1,440,000 00	.....	1,440,000 00	.....
1881.	44 Vic. c. 1.....	Cie du chemin de fer du Pacifique Canadien, Callander à Port-Arthur, et Selkirk à Kamloops	.....	.....	.....	.....	25,000,000 00	25,000,000
1884.	47 Vic., c. 8.....	Prolongement du C. C. P. Jonction Saint-Martin à Québec	6,000	160	960,000 00	.....	1,500,000 00	.....
1885.	48-49 Vic., c. 58.	do do (sup.)	.....		340,000 00			
1884.	47 Vic., c. 8.....	Reliant la jonction Union Jacques-Cartier à la Rive-Nord	.....	.....	200,000 00			
1886.	49 Vic., c. 10....	Cie de ch. de fer Cap-Rouge et Saint-Laurent, Lorette à Québec.	3,200	12	38,400 00	.....	38,400 00	.....
1889.	52 Vic., c. 3.....							
1883.	46 Vic., c. 25.....	Cie du ch. de fer de Caraquet, Bathurst à Caraquet	3,200	36	115,200 00	.....	224,000 00	.....
1884.	47 Vic., c. 8.....	do Caraquet au port de Shippegan	3,200	24	76,800 00			
1887.	50-51 Vic., c. 24...	do Bas de Caraquet à Shippegan	.....	7	32,000 00			
1887.	50-51 Vic., c. 24...	Cie C. F. Carillon et Grenville, St-Eustache au Sault-au-Recollet.	3,200	12	38,400 00	.....	38,400 00	.....
1884.	47 Vic., c. 8.....	Cie du ch. de fer Central, N.-B. En tête du Grand-Lac au ch. de fer Intercolonial, Sussex, N.-B.	3,200	40	128,000 00	.....	128,000 00	.....
1889.	52 Vic., c. 3.....							
1888.	51 Vic., c. 3.....	Lisses de fer	4,052 ton..	.....	83,612 54	.....	83,612 54	.....
1888.	51 Vic c. 3.....	Embranchement du chemin de fer de Chatham, lisses de fer	958 ton..	.....	24,439 84	.....	24,439 84	.....
1882.	45 Vic., c. 55....	Cie de ch. de fer de Transport maritime de Chignectou, et ch. de fer à navires, du golfe Saint-Laurent à la baie de Fundy	.....	16·85	.....	Versements semestriels de $85,301 pour 20 ans	.....	.....
1886.	49 Vic., c. 18....							
1887.	50-51 Vic., c. 24...	Cie de C. F. de la Vallée Cornwallis, Kentville à Kingsport	3,200	13	41,600 00	.....	44,800 00	.....
1889.	52 Vic., c. 3.....	do de l'extrémité de la ligne subventionnée à Kingsport	3,200	1	3,200 00			
1887.	50-51 Vic., c. 24...	Cie de chemin de fer et houillère de Cumberland, près de Spring-Hill jusque près du village d'Oxford	3,200	14	44,800 00	.....	44,800 00	.....
1887.	50-51 Vic., c. 24...	Cie de Chaux du Canada, d'un point sur le Québec-Central à la carrière de la Cie de Chaux de Dudswell	3,200	7	22,400 00	.....	22,400 00	.....
1887.	50-51 Vic., c. 24...	Cie C. F. du comté de Drummond, Drummondville vers Nicolet..	3,200	30	96,000 00	.....	110,400 00	.....
1889.	52 Vic., c. 3.....	do de l'extrémité de la ligne au débarcadère de Ball, rivière Saint-Laurent	3,200	4½	14,400 00			
1883.	46 Vic., c. 25.....	Cie de chemin de fer Elgin, Petitcodiac et Havelock, Petitcodiac à Havelock Corner	3,200	12	38,400 00	.....	38,400 00	.....
1888.	51 Vic., c. 3.....	do do lisses de fer..	2,201 ton..	.....	44,252 82	.....	44,252 82	.....
1884.	47 Vic., c. 8.....	Cie de chemin de fer Erié et Huron, Wallaceburg à Sarnia	3,200	20	96,000 00	.....	96,000 00	.....
1884.	47 Vic., c. 6.	Cie de chemin de fer d'Esquimalt et Nanaïmo, d'Esquimalt à Nanaïmo, Ile Vancouver	.....	71	.....	.....	750,000 00	Terrain sur l'Ile Vancouver (*voir* 47 V., c. 6).
1887.	50-51 Vic., c. 26..	Cie de pont de chemin de fer Frédéricton et Sainte-Marie, pour un pont sur la rivière Saint-Jean, à Frédéricton	.....	.....	.....	Emp. de 80 p. c. remb. dans 15 ans	30,000 00	
1889.	52 Vic., c. 3.....		.....	.....	30,000 00			

En vertu de quelle autorité.		Compagnies ou travaux subventionnés.	Conditions de la subvention en vertu de l'acte.					
A.D.	Désignation de l'acte.		Subvention par mille. Argent, terrain ou rails.	Nombre de milles estimés.	Si par mille. Subvention totale n'excédant pas—	Si pour un nombre d'années. Montant et durée des versements.	Subvention totale. Argent.	Subvention totale. Terrain.
			$		$ cts.		$ cts.	Acres.
1889.	52 Vic., c. 3.....	Cie de chemin de fer du Grand-Tronc, baie Georgienne et lac Erié, de Tara ou un point entre Tara et Hepworth, dans la ville d'Owen-Sound	3,200	15	48,000 00	.....	48,000 00	
1886.	49 Vic., c. 10.....	Cie de ch. de fer Grand-Oriental, Yamaska à la rivière St-François	3,200	10	32,000 00			
1887.	50-51 Vic., c. 24...	do Saint-François à Saint-Grégoire.	3,200	30	96,000 00	.....	192,000 00	.....
1889.	52 Vic., c. 3.....	do Saint-Grégoire vers la jonction de la Chaudière, C. F. I.....	3,200	20	64,000 00			
1884.	47 Vic., c. 8.....	C. F. Grand-Nord, Saint-Jérôme à New-Glasgow.....	3,200	10	32,000 00			
1886.	49 Vic., c. 10.....	do New-Glasgow ou Saint-Lin à Montcalm....	3,200	18	57,600 00	.....	112,000 00	.....
1886. 1889.	49 Vic., c. 10.... 52 Vic., c. 3.....	do Saint-André à Lachute.....	3,200	7	22,400 00			
1886.	49 Vic., c. 11.....	Cie du ch. de fer Central du Grand N.-O., Brandon à Battleford.	6,400 acres	450	.....	.....	.....	2,880,000
1887.	50-51 Vic., c. 24...	Cie du chemin de fer de la jonction de Guelph, de Campbellville, sur le C. C. P., à Guelph	3,200	16	51,200 00	.....	51,200 00	.....
1888.	51 Vic., c. 3.....	Cie de coton d'Halifax, lisses de fer.....	233 ton.	.....	4,335 00	.....	4,335 00	.....
1887.	50-51 Vic., c. 24...	Cie de ch. de fer de l'embranchement d'Harvey, depuis le terminus sud du chemin de fer d'Albert jusqu'à Harvey-Bank.....	3,200	3	9,600 00	.....	9,600 00	.....
1886.	49 Vic., c. 10.....	Cie de ch. de fer Hereford, de Hereford au ch. de fer International	3,200	34	108,000 00			
1889.	52 Vic., c. 3.	do Cookshire au C. F. Québec-Central, à Dudswell	3,200	15	48,000 00	.....	156,800 00	.....
1883.	46 Vic., c. 25.....	Cie de ch. de fer Internat., de Sherbrooke à la limite internat...	3,200	49	156,800 00	.....	156,800 00	.....
1884. 1885.	47 Vic., c. 8..... 48-49 Vic., c. 58.	Cie de ch. de fer International (Atlantique et Nord-Ouest), de Montréal aux havres de Saint-André, Saint-Jean et Halifax..	.....	351	.....	$170,000 p. 15 ans, $30,000 p. 20 ans, ou $250,000 par ann. p. 20 ans.	.....	.....
1884. 1889.	47 Vic., c. 8..... 52 Vic., c. 3.....	Cie de ch. de fer de Irondale, Bancroft, Ottawa et Victoria, embranchement du ch. de fer Midland à Bancroft.....	3,200	50	160,000 00	.....	160,000 00	.....
1887.	50-51 Vic., c. 24...	Cie de ch. de fer U. Jacques-Cartier, pour prol. et comp. la ligne.	.....	.....	20,000 00	.....	20,000 00	.....

[1889]

1886.	49 Vic., c. 10.	Cie de ch. de fer de Joggins, de la station McCann à Joggins	3,200	12	38,400 00			58,400 00	
1887.	50-51 Vic., c. 24.	do extrémité sud jusqu'aux quais	3,200	1¼	4,000 00				
1889.	52 Vic., c. 3.	do de quel. point sur le C. F. de Jog. à Young's Mills	3,200	5	16,000 00				
1888.	51 Vic., c. 3.	Cie de ch. de fer du Nord de Kent, lisses de fer	2,549 ton		58,334 27			58,334 27	
1884.	47 Vic., c. 8.	Cie de C.F. de Kingston et Pembroke, de Mississipi à Renfrew.	3,200	15	48,000 00			48,000 00	
1889.	52 Vic., c. 3,	Cie de chemin de fer de Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, de Kingston vers Smith's-Falls	3,200	20	64,000 00			64,000 00	
1886.	49 Vic., c. 10.	Cie de ch. de fer L'Assomption, de L'Assomption à L'Epiphanie	3,200	3½	11,200 00			11,200 00	
1887.	50-51 Vic., c. 24.	Cie de ch. de fer du lac Erié, Essex et la rivière Détroit, de Walkerville à la station du Creek aux Cèdres		27	118,400 00			118,400 00	
1885.	48-49 Vic., c. 59.	Cie de chemin de fer de Colonisation du lac Témiscamingue, du Long-Sault au lac Témiscamingue	3,200	6	19,200 00			113,200 00	
1887.	50-51 Vic., c. 24.	do pour éviter les rapides de la riv. Ottawa, à La Micharge, La Cave, Les Erables et La Montagne, et pour la const. de quais et débarc. à ces rapides		2	12,400 00				
1887.	50-51 Vic., c. 24.	do du Long-Sault au lac Kippewa	3,200	10½	33,600 00				
1889.	52 Vic., c. 3.	do de Mattawa vers le Long-Sault ou du Long-Sault à Mattawa	3,200	15	48,000 00				
1885.	48-49 Vic., c. 59.	Cie de C.F. de Leamington et Ste-Claire, de Comber au lac Erié	3,200	14	44,800 00			51,200 00	
1887.	50-51 Vic., c. 24.	do extrém. de la sect. subv. jusqu'à Comber.	3,200	2	6,400 00				
1885.	48-49 Vic., c. 60.	Cie de C.F. du Manitoba et Nord-Ouest, du Portage-la-Prairie à 20 milles de Prince-Albert	6,400 acres	430					2,752,000
1886.	49 Vic., c. 11.	do de l'emb. de Todburn à Shelmouth.	6,400 do	26					166,400
1885.	48-49 Vic., c. 60.	Cie de chemin de fer du Manitoba et Sud-Ouest, de Winnipeg au Lac à l'Eau-Blanche	6,400 do	150					960,000
1888.	51 Vic., c. 3.	Cie de C.F. Massawippi, d'un point sur le C. F. Atlantique et N.-O., près de Magog, à la station d'Ayer's-Flat, sur le C. F. Massawippi	3,200	10	32,000 00			32,000 00	
1889.	52 Vic., c. 3.	Cie de C.F. de jonction Missawippi, Ayer's-Flat à Coaticook	3,200	15	48,000 00			48,000 00	
1889.	52 Vic., c. 3.	Cie de C.F. Maskinongé et Nipissingue, de près Maskinongé ou Louiseville vers la paroisse St-Michel des Saints, P.Q.	3,200	15	48,000 00			48,000 00	
1887.	80-51 Vic., c. 23.	Cie de C.F. et Cie houillère de Med.-Hat, Med.-Hat aux houill.	6,400 acres	8					51,200
1887.	50-51 Vic., c. 24.	Cie d'embranchement du chemin de fer de Minudie, de près le pont du chemin de fer de la rivière Hébert à Minudie	3,200	5½	17,600 00			17,600 00	
1885.	48-49 Vic., c. 59.	Cie du chemin de fer Montreal et Sorel, Saint-Lambert à Sorel.	1,600	45	72,000 00			72,000 00	
1885.	48-49 Vic., c. 59.	Cie de C.F. de jonct. Montréal et Champl., Brousseau à Dundee.	500	60	30,000 00			103,600 00	
1887.	50-51 Vic., c. 24.	do do rivière au Saumon, de Fort-Covington à Massena			64,000 00				
1888.	51 Vic., c. 3.	do do de l'extrém. de la ligne subv.	3,200	3	9,600 00				
1886.	49 Vic., c. 10.	Cie du C.F. Montréal et de l'Ouest, Saint-Jérôme vers le Désert	5,161	70	361,270 00			361,270 00	
1886.	49 Vic., c. 10.	Cie de chemin de fer Montréal et lac Maskinongé, Saint-Félix au lac Maskinongé	3,200	10	32,000 00			32,000 00	
1887.	50-51 Vic., c. 24.	Pour une ligne de Mount-Forest à Walkerton	3,200	24	76,800 00			76,800 00	
1883.	46 Vic., c. 25.	Cie de C.F. de Napanee, Tamworth et Québec, Nap. à Tamworth	3,200	28	89,600 00			204,400 00	
1886.	49 Vic., c. 10.	do Tamworth à Tweed		18	70,000 00				
1887.	50 51 Vic., c. 24.	do de l'ext. N. de la sect. subv. jusq. Tweed	3,200	4	12,600 00				
1889.	52 Vic., c. 3.	do Yarker à Harrowsmith et Harrowsmith à Sydenham-ouest	3,200	3 / 7	32,000 00				
1885.	48-49 Vic., c. 59.	Cie de chemin de fer du Nouveau-Brunswick et Prince-Edouard, de Sackville au Cap Tourmente	3,200	37	118,400 00			118,400 00	

LISTE des chemins de fer subventionnés par le gouvernement du Canada, etc.—*Suite.*

En vertu de quelle autorité.		Compagnies ou travaux subventionnés.	Conditions de la subvention en vertu de l'acte.					
			Subvention par mille. Argent terrain ou rails.	Nombre estimé de milles.	Si par mille. Subvention totale n'excédant pas—	Si pour un terme d'années Montant et durée des versements.	Subvention totale. Argent.	Subvention totale. Terrain.
A.D.	Désignation de l'acte.		$		$ cts.		$ cts.	Acres.
1884	47 Vic., c. 8.....	Cie du C.F. Nord et Ouest, Frédéricton à la rivière Miramichi..	3,200	40	128,000 00	.....	320,000 00	.....
1885	48-49 Vic., c. 59...	do extrém. de la ligne antér. subv. jusq. Boiestown	3,200	6	19,200 00			
1886	49 Vic., c. 10.....	do additionnel entre Frédéricton et Indiantown, et prolong. en eau profonde à Chatham...	3,200	10	32,000 00			
1885	48-49 Vic., c. 59...	de de Indiantown à la jonction du chemin de fer Nord et Ouest, à ou près Boiestown.....	3,200	44	140,800 00			
1882	45 Vic., c. 14.....	Cie du C.F. du Nord et Jonct. du Pacifiq. Gravenhurst à Callander	6,000	110	660,000 00	.....	1,320,000 00	.....
1883	46 Vic., c. 25.....	do do do (additionnel).	6,000		660,000 00			
1889	52 Vic., c. 3.....	do do	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1885	48-49 Vic., c. 60...	Cie houillère et de navigation du Nord-Ouest, de la station de Dunmore, C. C. P., à Lethbridge.....	3,800 acres	109	.....	.....	.....	418,560
1887	50-51 Vic., c. 22..	do do (additionnel)...	40 do					
1887	50-51 Vic., c. 24...	Cie de C.F. Central de la N.-Ecosse, Lunenburg à un point dans le dist. de New-Germany, et embr. au quai de C.F. Bridgewater.	3,200	34	108,800 00	.....	256,000 00	.....
1888	51 Vic., c. 3.....	Cie de chemin de fer Central de la Nouvelle-Ecosse.....	3,200	46	147,200 00			
1889	52 Vic., c. 3.....	Cie de C.F. Ontario et Pacifique, de Cornwall à Ottawa.....	3,200	.....	172,400 00	.....	172,400	.....
1887	50-51 Vic., c. 24...	Cie de C.F. et de navig. de Oshawa, Port-Oshawa vers Raglan..	3,200	7	22,400 00	.....	22,400 00	.....
1885	48-49 Vic., c. 59..	Cie de C.F. Ottawa et de la Vallée de la Gatineau, station de Hull vers Le Désert.....	.....	62	320,000 00	.....	320,000 00	.....
1889	52 Vic., c. 3.....							
1888	51 Vic., c. 3.....	Cie de C.F. Ottawa et Parry-Sound, d'un point sur le C.C.P. à Eganville	3,200	22	70,400 00	.....	70,400 00	.....
1886	49 Vic., c. 10....	Cie de C.F. de colon. de Parry-Sound, Parry-Sound à Sundridge.	3,200	40	128,000 00	.....	128,000 00	.....
1889	52 Vic., c. 3.....							
1884	47 Vic., c. 8...	Cie de C.F. de Pontiac et jonct. du Pac., Hull à Pembroke.....	3,200	85	272,000 00	.....	313,100 00	.....
1888	51 Vic., c. 3.....	do do de 3 milles à l'est de Pembroke à Pembroke.....	3,200	3	9,600 00			
		do do pont sur la riv. Ottawa à Culbute.	.....	.....	31,500 00			
1889	52 Vic., c. 3.....	Cie de C.F. de Pontiac et Renfrew, vis-à-vis Braeside ou Bristol au ch. de fer de Pontiac et jont. du Pac., près de la riv. Quion.	3,200	6	19,200 00	.....	.....	.....

[1889]

1888	51 Vic., c. 3.	Cie du chemin de fer Port-Arthur, Duluth et Ouest, depuis Port-Arthur jusqu'au lac Flint	3,200	84¾	271,200 00	.....	271,200 00	.....	
1884	47 Vic., c. 8.	Gouvernement provincial de Québec.. Montréal à Québec	6,000	159	954,000 00	.....	2,394,000 00	.....	
		do Ottawa	12,000	120	1,444,000 00				
1885	48-49 Vic., c. 60.	Cie de chemin de fer et de bateaux à vapeur Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan, Régina au Lac Long	6,400 ac.	22⅓	.....	.....	.....	142,784	
1887	50-51 Vic., c. 23.	Cie de chemin de fer et de bateaux à vapeur du Lac Long, près le coude de la Saskatchewan-Nord avec des embranchements à Prince-Albert et Battleford	6,400 ac.	325	.....	.....	.....	2,080,000	
1884	47 Vic., c. 8.	Cie de chemin de fer Québec-Central, de la jonction de Beauce à la frontière internationale (modifié)	3,200	15	60,342 00	.....	348,342 00	.....	
1888	51 Vic., c. 3.	Cie de ch. de fer Québec-Central, station St-François jusque près la Riv.-à-l'Orignal, sur le ch. de f. Atlantique et Nord-Ouest	.....	90	288,000 00	$21,191.54 par année pour 20 ans, ou garanti d'une pareille somme comme intérêts. débentures de Cie représ. un octroi en argent de $288,000.00		.....	
1882	45 Vic., c. 14.	Cie de chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean, Saint-Raymond au Lac Saint-Jean	3,200	120	384,000 00	.....	935,095 00	.....	
1883	46 Vic., c. 25.	Cie de chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean, Saint-Raymond au Lac Saint-Jean (additionnel)	3,200	25	80,000 00				
1885	48-49 Vic., c. 59.	Cie de chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean, jonction du chemin de fer de la Rive-Nord à Saint-Raymond	3,200	32	96,000 00				
1886	49 Vic., c. 10.	Cie de chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean, de 50 milles au nord de Saint-Raymond au Lac Saint-Jean (additionnel)	.....	(95)	186,295 00				
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de ch. de fer Québec et Lac St-Jean, Québec au Lac St-Jean, étant la partie non affectée par les subventions antérieures	3,200	9	28,800 00				
1888	51 Vic., c. 3.	Cie de ch. de fer Québec et Lac Saint-Jean, Saint-Jean vers Chicoutimi	3,200	30	96,000 00				
1889	52 Vic., c. 3.	Cie de chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean, du bout de la section subventionnée depuis Saint-Jean vers Chicoutimi	3,200	20	64,000 00				
1889	52 Vic., c. 3.	Cie de ch. de fer Québec, Montmorency et Charlevoix, rive est de la rivière Saint-Charles à ou près le Cap Tourmente	3,200	30	96,000 00	.....	96,000 00	.....	
1889	52 Vic., c. 3.	Pour une ligne, Cap Tourmente vers Murray-Bay	3,200	20	64,000 00	.....	64,000 00	.....	
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie du ch. de fer de jonction de Richmond-Hill, jonction de Richmond Hill, sur le ch. de f. du Nord, au vill. de Richmond-Hill	3,200	5	16,000 00	.....	16,000 00	.....	
1889	52 Vic., c. 3.	Pour une ligne de Sicamous à un point sur le lac Okanagon	3,200	51	163,200 00	.....	163,200 00	.....	
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de chemin de fer de Norfolk-Sud, Port-Rowan à Simcoe	3,200	17	54,400 00	.....	54,400 00	.....	
1889	52 Vic., c. 3.	Cie de c. de f. du Pacifique d'Ontario-Sud, Woodstock à Hamilton	3,200	49	158,400 00	.....	158,400 00	.....	
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de chemin de fer Central de Sainte-Catherine et Niagara, Sainte-Catherine au pont sur la rivière Niagara	3,200	12	38,400 00	.....	102,400 00	.....	
1889	52 Vic., c. 3.	Cie de chemin de fer Central de Sainte-Catherine et Niagara, finissant à Sainte-Catherine vers Hamilton	3,200	20	64,000 00				
1889	52 Vic., c. 3.	Pour une ligne de Saint-Césaire à Saint-Paul d'Abbotsford	3,200	5	16,000 00	.....	16,000 00	.....	

En vertu de quelee autorité.		Compagnies ou travaux subventionnés.	Conditions de la subvention en vertu de l'acte.					
A.D.	Désignation de l'acte.		Subvention par mille. Argent, terrain ou rails.	Nombre estimé de milles.	Si par mille: Subvention totale n'excédant pas—	Si pour un terme d'années: Montant et durée des versements.	Subvention totale. Argent.	Subvention totale. Terrain.
			$		$ cts.		$ cts.	Acres.
1889	52 Vic., c. 3.	Cie de tunnel de la frontière Sainte-Claire, pour un tunnel sous la rivière Sainte-Claire à ou près de Sarnia	.....	.....	375,000 00	.....	375,000 00	.....
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de ch. de fer du Saint-Laurent et des Basses-Laurentides au Saguenay, ch. des Grandes-Piles à la jonction du Lac St-Jean	.....	.....	217,600 00	.....	217,600 00	.....
1884	47 Vic., c. 8.	Cie du chemin de fer Saint-Louis, Richibouctou et Bouctouche, Richibouctou à Saint-Louis	3,200	7	22,400 00	.....	22,400 00	.....
1883	46 Vic., c. 26.	Cie de pont et prolongement de chemin de fer de Saint-Jean, pour construire un pont de chemin de fer et raccordements	.....	.....	.....	$500,000, prêt	.....	.....
1886	49 Vic., c. 10.	Cie du chemin de fer de la Vallée de Saint-Jean et Rivière-du-Loup, de Frédéricton au village de Prince-William	3,200	22	70,400 00	.....	140,800 00	.....
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie du chemin de fer de la Vallée de Saint-Jean et Rivière-du-Loup, village de Prince-William à la ville de Woodstock	3,200	22	70,400 00			
1888	51 Vic., c. 3.	Cie d'Acier du Canada, N.-E., rails en fer	597 tonn.	.....	11,964 66	.....	11,964 66	.....
1886	49 Vic., c. 10.	Cie du chemin de fer de la Vallée de Stewiacke et Lansdowne, d'un point sur le chemin de fer Intercolonial par la Vallée de Stewiacke, vers les mines de fer, etc	3,200	25	80,000 00	.....	80,000 00	.....
1882 1885	45 Vic., c. 14. 48-49 Vic., c. 58.	Cie de ch. de fer Témiscouata, Rivière-du-Loup à Edmundston	$3,200 p. $3,800 p. $6,000 p.	75 m. 75 m 8 m } 83	240,000 00 258,000 00	.....	598,000 00	.....
1888	51 Vic., c. 3.	do embranchement d'Edmundston à la rivière Saint-François	.....	20	100,000 00			
1889	52 Vic., c. 3.	Cie du chemin de fer des Mille-Iles. Gananoque à la jonction de Gananoque, ch. de fer du Grand-Tronc. Jonction de Gananoque, ch. de fer du G.-T., p. racc. avec le c. de f. Brockville, Westmeath et Sault Ste-Marie	3,200	4 13	54,400 00	.....	54,400 00	.....
1887	50-51 Vic., c. 24.	Cie de c. de f. de la Vall. de Tobique, Perth-Centre à Plaister Rock	.....	14	89,600 00	.....	89,600 00	.....
1886	49 Vic., c. 10.	Cie de ch. de fer Toronto, Grey et Bruce, Glenannan à Wingham	3,200	5	16,000 00	.....	16,000 00	.....
1886 1889	49 Vic., c. 10. 52 Vic., c. 3.	Pour une ligne de Truro à Newport	3,200	49	156,800 00	.....	156,800 00	.....

1887	50-51 Vic., c. 25...	Chemin de fer des comtés de l'Est, Yarmouth à Annapolis.....	.....	.....	.....	.....	500,000 00	.....
1886	49 Vic., c. 10.....	Compagnie de chemin de fer d'Ontario-Ouest et du Pacifique, d'Ingersoll à London *viâ* Chatham, Ont	3,200	80	256,000 00	.....	256,000 00	.....
1884	47 Vic., c. 25.....	Cie de chemin de fer de Winnipeg et de la Baie-d'Hudson, Winnipeg à la Baie-d'Hudson.....	6,400 acres au Man.. 12.000 ac. T.N.-O..	225 425	.....	.....	.....	6,880,000
1886	49 Vic., c. 11.....	Compagnie de chemin de fer de la Montagne-de-Bois et Qu'Appelle, de la Montagne-de-Bois *viâ* Qu'Appelle et Fort-Qu'Appelle au chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest.....	6,400 ac.	240	.....	.....	.....	1,536,000
1887	50-51 Vic., c. 24...	Pour une ligne de Woodstock vers Centreville.....	3,200	20	64,000 00	.....	64,000 00	.....
1887	50-51 Vic., c. 24...	Cie de ch. f. Vaudreuil et Prescott, de Vaudreuil vers Hawkesbury	3,200	30	96,000 00	.....	96,000 00	.....

Subventions sous l'autorité d'actes des subsides—

Année.	Acte.	Compagnies ou travaux subventionnés.
1884..	47 Vic., c. 8. . . .	Cie de chemin de fer Albert-Sud, Salisbury à Hopewell.... ....
1884..	47 Vic., c. 8.....	Pour un chemin de fer, Annapolis à Digby ....
1883..	46 Vic., c. 25.....	Cie de chemin de fer de la Baie des Chaleurs, vers Paspébiac..... .
1886..	49 Vic., c. 10.....	Cie de ch. de fer Caraquette, pour 10 milles, Caraquette inférieure à Shippegan.
1886..	49 Vic., c. 10.....	Cap Rouge et Saint-Laurent, Lorette à Québec..... .
1884..	47 Vic., c. 8.....	Cie de ch. de fer Central du N.-B., Grand Lac au ch. de fer Intercolonial .....
1885..	48-49 Vic., c. 59...	Cie de ch. de fer Ontario-Central, Coe Hill à Bancroft ....
1884..	47 Vic., c. 8.....	Pour un embranchement du ch. de fer Intercolonial, Derby à Indian-Town.....
1886..	49 Vic., c. 10.....	Cie de chemin de fer Gananoque, Perth et Baie James.... .....
1883..	46 Vic., c. 25....	Cie de chemin de fer de la Vallée de la Gatineau. — Pour les premiers 50 milles, de la station de Hull.....
1884..	47 Vic., c. 8.....	Cie de chemin de fer de la Vallée de la Gatineau. — De Kazabazua au Désert.....
1885..	48-49 Vic., c. 59.	Cie de chemin de fer de la Vallée de la Gatineau. — Hull au Désert . .. .
1883..	46 Vic., c. 25.....	Cie de chemin de fer de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe, pour 80 milles de Canso à Louisbourg ou Sydney..... ....
1884..	47 Vic., c. 8.....	Pour un chemin de fer.. — Des Grandes Piles au lac Edouard..... .....
1885..	48-49 Vic., c. 59..	Pour un chemin de fer.. — Des Grandes Piles au lac Edouard.....
1884..	47 Vic., c. 8.....	Chemin de fer Irondale, Bancroft et Ottawa, de l'embr. Victoria du ch. de fer [Midland à Bancroft.
1886..	49 Vic., c. 10.....	Cie de ch. de f. du lac Erié, Essex et riv. Détroit, p. 37 milles, Windsor à Leamington
1885..	48-49 Vic., c. 59.	Cie de chemin de fer du lac Témiscamingue..... — Pour 8 milles de chemin de fer du Long Sault au pied du lac Témiscamingue .....
1886..	49 Vic., c. 10....	Cie de chemin de fer du lac Témiscamingue..... — Pour quais et débarcadères.....
1887..	50-51 Vic., c. 24...	Cie de ch. de f. de Massawippi, pour 10 milles de son ch. de f., Magog à Ayer's Flat
1883..	46 Vic., c. 25....	Montréal et Ouest .... — Pour les premiers 50 milles au delà de St-Jérôme, P.Q.
1884..	47 Vic., c. 8.....	Montréal et Ouest .... — De l'extr. de la ligne subv. et se dirig. vers Le Désert..
1884..	47 Vic., c. 8.....	Cie de chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec..... — Pour une ligne de ch. de fer de Tamworth vers Bogart ou Bridgewater.
1885..	48-49 Vic., c. 59.	Cie de chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec..... — Pour 16 milles de ch. de fer de Tamworth vers Bogart ou Bridgewater..
1686..	49 Vic., c. 10.....	Pour une ligne de chemin de fer de Newcastle jusque vis-à-vis Chatham.....
1883..	46 Vic., c. 25.....	Chemin de fer du Nord et Jonction du Pacifique, Gravenhurst à Calendar.....
1883..	46 Vic., c. 25.....	Cie de chemin de fer du Nord et Ouest, chemin de fer Intercolonial, près de Miramichi à Morans (32 milles), près du village Dephy.....
1884..	47 Vic., c. 8.....	Chemin de fer d'Ontario et Pacifique, Cornwall à Perth.....
1887..	50-51 Vic., c. 24..	Chemin de fer d'Ontario et Pacifique, Cornwall à Perth.....
1885..	48-49 Vic., c. 59...	Cie de ch. de fer Ottawa, Waddington et New-York, Ottawa à Waddington....
1882..	45 Vic., c. 14....	Pour un chemin de fer, Oxford à Louisbourg ou Sydney .....
1883..	46 Vic., c. 25....	Pour un chemin de fer, Oxford à Louisbourg ou Sydney .....
1884..	47 Vic., c. 8.....	Pour un chemin de fer, Oxford à Louisbourg ou Sydney .....
1886..	49 Vic., c. 10.....	Chemin de fer de Colonisation de Parry-Sound, Parry-Sound à Sundridge.....

Annulées, amendées ou périmées.

Montant.		Autorité pour changement et particularités.
$		
31,171	Périmée....	Votée de nouveau—52 Vic., c. 3.
64,000	Périmée....	
244,500	Périmée....	Voté de nouveau—52 Vic., c. 3.
32,000	Annulée...	50-51 Vic., c. 24, 1887.—$32,000 ont été votées pour 7 milles, au lieu de 10 milles, et au lieu de la subvent. en vertu de 49 Vic., c. 10, pour les mêmes travaux.
38,400	Périmée....	Voté de nouveau—52 Vic., c. 3.
128,000	Périmée....	Voté de nouveau—52 Vic., c. 3.
64,000	Périmée....	
140,000	.....	Construit par le gouvernement.
54,400	Périmée....	
160,000	Annulée....	48-49 Vic., c. 59, 1885.—La somme de $320,000 a été accordée pour 62 milles de Hull vers Le Désert, au lieu des subventions accordées en vertu de 49 Vic., c. 25, et 47 Vic., c. 8.
160,000	Annulée....	
320,000	Périmée....	Votée de nouveau—52 Vic., c. 3.
.....	Amendée...	47 Vic., c. 8, sec. 2.—Les mots "A la compagnie du chemin de fer de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe, pour 80 milles de son chemin," et remplacés par les mots "Au chemin de fer." *Voir* aussi—Oxford à Louisbourg ou Sydney, plus bas.
217,600	Annulée....	48-49 Vic., c. 59, 1885.—Le même montant de subvention, $217,600, pour une distance spécifiée de 50 milles au lieu de celle accordée en vertu de 47 Vic., c. 8, pour une distance non indiquée.
217,600	Annulée...	50-51 Vic., c. 24, 1887.—Une subvention de $217,600 a été accordée à la Cie de chemin de fer Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay, au lieu de la subvention accordée par 48-49 Vic., c. 59.
145,000	Périmée....	Votée de nouveau—52 Vic,, c. 3.
118,400	Annulée....	50-51 Vic., c. 24, 1887.—$118,400 ont été votées pour 27 milles au lieu de 37 milles, et au lieu de la subvent. en vertu de 49 Vic., c. 10.
6,400	Annulée....	50-51 Vic., c. 24, 1887.—La subv. de $25,000 pour 8 milles de chemin de fer, à $3,200 par mille, a été changée à $19,200 pour 6 milles, et une autre somme de $12,400 a été accordée (au lieu de $6,400 déduites des $25,600, et au lieu des $6,000 accordées par 49 Vic., c. 10) pour compléter les trois courtes sections de chemin de fer, environ 2 milles de longueur, requis pour éviter
6,000	Annulée..	les quatre rapides, appelés La Mi-charge, La Cave, Les Erables et La Montagne, et pour y construire des quais et débarcadères dessus.
32,000	Annulée....	51 Vic., c. 3, subvention de $32,000 accordée pour cet ouvrage, distance non indiquée, au lieu des $32,000 pour 10 milles, en vertu de 50-51 Vic., c. 24.
160,000	Annulée..	49 Vic., c. 10, 1886.—Une subvention de $361,270 a été accordée pour 70 milles de leur chemin de fer, au lieu des subventions accordées en vertu de 46 Vic., c. 25, et 47 Vic., c. 8.
160,000	Annulée..	
70,400	Annulée....	48-49 Vic., c. 59.
70,000	Annulée....	49 Vic., c. 10.—Une subvention de $70,400 a été accordée pour 18 milles, au lieu de 16 milles, et au lieu de la subvention accordée en vertu de 48-49 Vic., c. 59.
19,200	Périmée....	
35,600	Périmée....	$35,000 votées de nouveau—52 Vic., c. 3.
102,400	Annulée....	47 Vic., c. 8—Une subvention de $128,900 a été votée pour une ligne de Frédéricton à Miramichi, au lieu de la subvention en vertu de 46 Vic., c. 25.
262,400	Périmée....	
19,200		
166,400	Périmée....	
224,000	Périmée.	Travaux entrepris par le gouvernement et le coût couvert par un crédit spécial du parlement.
256,000		
$30,000 p. ann. p. 15 ans, avec bail ou transfert du Prolongement-Est de New-Glasgow à Canso.		
128,000	Périmée....	Voté de nouveau—52 Vic., c. 3.

Subventions sous l'autorité d'actes des subsides—

Année.	Acte.	Compagnies ou travaux subventionnés.
1886..	49 Vic., c. 10.....	Pour un chemin de fer d'un point du C.C.P. à Eganville.....
1884..	47 Vic., c. 8.....	Cie de c. de fer Québec-Central, Jonction de la Beauce à la frontière internationale.
1887..	50-51 Vic., c. 24...	Cie de chemin de fer Saguenay et Lac Saint-Jean, pour 30 milles, Lac Saint-Jean vers Chicoutimi, ou Chicoutimi vers Lac Saint-Jean.....
1884..	47 Vic., c. 8.....	Pour un chemin de fer, Saint-André à Lachute..... .....
1886..	49 Vic., c. 10.....	Pour un chemin de fer, Saint-André à Lachute.....
1886..	49 Vic., c. 10.....	Pour un chemin de fer, Saint-Eustache à Saint-Placide..... .....
1887..	50-51 Vic., c. 24...	Cie de c. de fer de Témiscouata, pour 30 milles, Edmundston vers la riv. St-François
1885..	48-49 Vic., c. 59..	Cie de c. de fer de colonisation de la Baie du Tonnerre, Murillo au Lac Croche.
1886..	49 Vic., c. 10....	
1886..	49 Vic., c. 10.....	Pour un chem. de fer, pour 28 milles de Perth Centre jusque près de Plaister Rock
1886..	49 Vic., c. 10.....	Pour un chemin de fer, Truro à Newport..... .....

annulées, amendées ou périmées.

Montant.		Autorité pour changement et particularités.
$		
70,000	Annulée....	51 Vic., c. 3.—Une subvention de $70,000 a été accordé à la Cie de chemin de fer Ottawa et Parry-Sound, pour 22 milles de sa route, au lieu de la subvention en vertu de 49 Vic., c. 10.
150,858	Annulée....	51 Vic., c. 3.—La subv. de $211,200, en vertu de 47 Vic., c. 8, a été réduite à $60,342 pour 15 milles, et au lieu de la balance non dépensée de $150,658, une nouvelle subv. de $288,000 a été autorisée pour achever la ligne jusqu'au ch. de fer Atlantique et N.-O., près de la riv. l'Orignal, une dist. de 90 mil. Le total de la subvention à la cmpagnie est de $60,342 + $388,000 = $348,342.
96,000	Annulée par transfert.	51 Vic., c. 3.—Subvention transférée à la compagnie de chemin de fer Québec et du Lac Saint-Jean.
22,400	Annulée....	49 Vic., c. 10.
22,400	Annulée....	Votée de nouveau—52 Vic., c. 3.
57,600	Périmée....	
96,000	Annulée....	51 Vic., c. 3.—Une subvention de $100,000 a été accordée pour 20 milles de la même route, au lieu de celle de $96,000 pour 30 milles accordé en vertu de 50-51 Vic., c. 24.
179,200 92,000	Anuulée..	51 Vic., c. 3.—Une subvention de $271,200 a été accordé à la Cie de chemin de fer Port-Arthur, Duluth et de l'Ouest, pour 84¾ milles de ch. de fer de Port-Arthur à Gun Flint Lake, au lieu de celles accordées en vertu de 48-49 Vic., c. 59, et 49 Vic., c. 10.
89,600	Annulée....	50-51 Vic., c. 24.—Une subvention de $89,600 a été accordée à la Cie de chemin de la Vallée de la Tobique, pour 14 milles de la route, au lieu de 28 milles, et au lieu de la subventionaccordée en vertu de 49 Vic., c. 1.
156,800	Périmée....	Votée de nouveau—52 Vic., c. 3.

MINISTTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.

DÉPARTEMENT DU REVENU DES CANAUX.

OTTAWA, 9 décembre 1889.

A. P. BRADLEY, écr,

Secrétaire, ministère des chemins de fer et canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre les états des revenus des canaux perçus pendant l'année expirée le 30 juin 1889, ainsi que les états financiers et la statistique générale concernant les sources d'où proviennent les revenus.

Le sommaire suivant indique une augmentation de $17,534.00 après déduction des remises faites en vertu des divers arrêtés du conseil modifiant le tarif—

——	1887-88.	1888-89.	Augmentation.	Diminution.
	$	$	Par 100.	Par 100.
Péages des canaux, etc	320,300	342,285	6·86	
Loyers de pouvoirs d'eau et autres	35,878	39,762	10·82	
	356,178	382,047		
MOINS—Remises en vertu d'arrêtés du conseil	35,640	43,975		
	320,538	338,072		

L'état suivant donne le sommaire du revenu des canaux, indiquant l'augmentation ou la diminution sur chaque canal:—

——	1887-88.	1888-89.	Augmentation.	Diminution.
	$	$	Par 100.	Par 100.
Welland	154,645	183,008	18·34	
Saint-Laurent	80,187	72,443	.....	9·65
Chambly	22,006	23,285	5·81	
Ottawa	54,425	53,639	.....	1·44
Rideau	5,923	7,140	20·54	
Saint-Pierre	2,794	2,510	.....	10·16
Vallée de la Trent	320	260	.....	18·75
	320,300	342,285		
MOINS—Remises	33,311	43,107		
	286,989	299,178		

L'état suivant indique les augmentations et diminutions du trafic sur le canal Welland, et la catégorie d'articles qui sont passés par ce canal :—

—— .	1887-88.	1888-89.	Augmentation.	Diminution.
	$	$	Pour 100.	Pour 100.
Navires	13,286	15,978	20·26	
Passagers	174	125	.....	28·16
Produits de la forêt	15,231	22,385	47·03	
do des animaux	353	148	.....	58·07
do de l'agriculture	78,780	90,496	14·87	
Manufactures et marchandises	46,508	52,875	13·69	
Total des péages	154,332	182,007		
Amendes et dommages	312	1,000		
Total	154,644	183,007	18·34	
MOINS—Remboursements	32,302	41,846		
	122,342	141,161		

L'état des grains transbordés à Port-Colborne et à Kingston sera donné dans le rapport supplémentaire pour la saison de navigation.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

B. H. TEAKLES,

Premier commis, revenu des canaux.

CANAUX.

N° 1.—Perception des péages sur les

Dt. (*Pour détails, voir*

Balances dues par les percepteurs, etc., le 1er juillet 1888.	Revenu des canaux.				Revenu total des canaux.	Loyers de pouvoirs d'eau et autres revenus de travaux publics. *Voir* états.	Total.
	Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes et dommages.	Autres recettes.			
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1,644 00	125,199 14	.....	.....	.....	.....	222 74	127,065 88
247 60	54,640 54	.....	.....	.....	.....	272 27	55,160 41
85 78	379 66	.....	.....	.....	.....	76 67	542 11
3 75	79 66	.....	.....	.....	.....	.....	83 41
112 22	1,132 57	.....	.....	.....	.....	297 00	1,541 79
.....	457 89	.....	1,000 00	.....	.....	3,210 09	4,667 98
10 72	118 44	.....	.....	.....	.....	.....	129 16
2,104 07	182,007 90	.....	1,000 00	.....	183,007 90	4,078 77	189,190 74
136 34	688 11	46 00	20 00	.....	.....	895 00	1,785 45
202 61	15,895 88	.....	.....	.....	.....	790 00	16,888 49
.....	887 44	.....	.....	.....	.....	864 00	1,751 44
163 01	2,641 15	47 58	.....	1,386 78	.....	.....	4,238 52
.....	24,293 21	5,624 47	116 00	9,684 79	.....	26,667 34	66,385 81
741 48	11,111 47	.....	.....	.....	.....	.....	11,852 95
1,243 44	55,517 26	5,718 05	136 00	11,071 57	72,442 88	29,216 34	102,902 66
.....	6,969 09	.....	5 00	.....	.....	80 00	7,054 09
.....	15,789 91	.....	10 00	.....	.....	.....	15,799 91
45 01	511 43	.....	.....	.....	.....	.....	556 44
45 01	23,270 43	.....	15 00	.....	23,285 43	80 00	23,410 44
.....	33,926 74	.....	.....	.....	.....	.....	33,926 74
.....	17,597 13	.....	.....	.....	.....	.....	17,597 13
206 09	648 51	.....	2 00	.....	.....	20 00	876 60
77 43	1,465 25	.....	.....	.....	.....	.....	1,542 68
283 52	53,637 63	.....	2 00	.....	53,639 63	20 00	53,943 15
.....	4,780 02	35 78	17 40	190 00	.....	503 75	5,526 95
25 08	1,540 52	.....	.....	15 00	.....	108 00	1,688 60
.....	543 70	.....	.....	17 40	.....	4 00	565 10
25 08	6,864 24	35 78	17 40	222 40	7,139 82	615 75	7,780 65

1888–89.

canaux, etc.—Compte des recettes.

Annexe A.) AN.

Divisions de perception.	Déposé au crédit du receveur général.		Balances dues par les percepteurs, etc., 30 juin 1889.	Total.
	A compte du revenu des canaux.	A compte des loyers de pouvoirs d'eau et autres revenus des trav. publics.		
Canal Welland.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
....Port-Colborne	126,229 96	222 74	613 18	127,065 88
....Port-Dalhousie	54,351 73	272 27	536 41	55,160 41
....Dunnville	465 44	.....	76 67	542 11
....Port-Maitland	69 18	.....	14 23	83 41
....Port-Robinson	1,233 01	297 00	11 78	1,541 79
....Sainte-Catherine	1,457 84	3,210 09	0 05	4,667 98
....Chippawa	129 16	.....	.....	129 16
.....Totaux	183,936 32	4,002 10	1,252 32	189,190 74
Canaux du Saint-Laurent.				
....Beauharnois	839 59	912 40	33 46	1,785 45
....Cornwall	15,338 16	790 00	760 33	16,888 49
....Cardinal	821 35	563 00	367 09	1,751 44
....Lachine	4,189 66	.....	48 86	4,238 52
....Montréal	39,393 00	26,667 34	325 47	66,385 81
....Kingston	11,056 98	.....	795 97	11,852 95
.....Totaux	71,638 74	28,932 74	2,331 18	102,902 66
Canaux de Chambly.				
....Chambly	6,701 59	80 00	272 50	7,054 09
....Saint-Jean	15,799 91	.....	.....	15,799 91
....Saint-Ours	525 59	.....	30 85	556 44
.....Totals	23,027 09	80 00	303 35	23,410 44
Canaux de l'Ottawa.				
....Ottawa	33,926 74	.....	.....	33,926 74
....Grenville	17,597 13	.....	.....	17,597 13
....Carillon	691 14	20 00	165 46	876 60
....Ecluse Sainte-Anne	1,416 77	.....	125 91	1,542 68
.....Totaux	53,631 78	20 00	291 37	53,943 15
Canal Rideau.				
....Ottawa	5,023 20	503 75	.....	5,526 95
....Kingston Mills	1,458 88	108 00	121 72	1,688 60
....Smith's Falls	561 10	4 00	.....	565 10
.....Totaux	7,043 18	615 75	121 72	7,780 65

CANAUX,

N° 1.—Perception des péages sur les

Dt. (*Pour détails, voir*

Balances dues par les percepteurs, etc., 1er juillet 1888.	Revenu des canaux.				Revenu total des canaux.	Loyers de pouvoirs d'eau et autres revenus de travaux publics, *voir* état n° 3.	Total.
	Péages.	Quaiage et emmagasinage.	Amendes et dommages.	Autres recettes.			
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
35 82	169 18	.....	.....	.....	.....	.....	205 00
.....	18 18	.....	.....	.....	.....	.....	18 18
16 50	72 36	.....	.....	.....	.....	.....	88 86
52 32	259 72	.....	.....	.....	259 72	.....	312 04
167 15	2,510 50	.....	.....	.....	2,510 50	.....	2,677 65
3,920 59	324,067 68	5,753 83	1,170 40	11,293 97	342,285 88	34,010 86	380,217 33
					43,107 84	.....	43,107 84
					299,178 04	.....	337,109 49

Département des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 30 novembre 1889.

1888-89—*Fin.*

canaux, etc.—Compte des recettes—*Fin.*

Annexe A.) Av.

Divisions de perception.	Déposé au crédit du receveur général.		Balances dues par les percepteurs etc., le 30 juin 1889.	Total.
	A compte du revenu des canaux.	A compte de loyers de pouvoirs d'eau et autres revenus de trav. pub.		
Canal de la Vallée de la Trent.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
....Bobcaygeon.....	170 42	.....	34 58	205 00
....Hastings.....	18 18	.....	.....	18 18
....Peterborough.....	72 24	.....	16 62	88 86
.. ..Totaux.....	260 84	.....	51 20	312 04
....*Canal Saint-Pierre*.....	2,311 74	.....	365 91	2,677 65
..... Grand total.....	341,849 69	33,650 59	4,717 05	380,217 33
.....Moins remboursements d'après l'état 4.				
.....Revenu net.				

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

CANAUX,

N° 2.—Perception du revenu sur les

Dt. (*Pour détails, voir*

Montants reçus du département pour faire face aux dépenses.	Déductions sur appointements pour fonds de retraite.	Balances dues aux percepteurs le 30 juin 1889.	Total.	Divisions de perception.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	*Canal Welland.*
3,476 53	65 00	.....	3,541 53	....Port-Colborne.....
2,126 84	36 00	.....	2,162 84	....Port-Dalhousie.....
771 19	15 00	.....	786 19	....Dunnville.....
575 00	10 00	.....	585 00	....Port-Maitland.....
738 54	14 40	.....	752 94	....Port-Robinson.....
202 75	4 00	.....	206 75	....Sainte-Catherine.....
128 50	2 00	.....	130 50	....Chippawa.....
8,019 35	146 40	.....	8,165 75	.....Total.....
				Canaux du Saint-Laurent.
1,310 83	17 00	.....	1,327 83	....Beauharnois.....
1,205 25	20 00	.....	1,225 25	....Cardinal.....
1,758 90	22 00	.....	1,780 90	....Cornwall.....
1,195 59	22 00	.....	1,217 59	....Kingston.....
2,169 15	34 00	.....	2,203 15	....Lachine.....
8,196 70	142 00	.....	8,338 70	....Montréal.....
15,836 42	257 00	.....	16,093 42	.....Total.....
				Canal Chambly.
1,573 81	26 25	.....	1,600 06	....Chambly.....
1,533 66	24 25	.....	1,557 91	....Saint-Jean.....
621 76	.....	.....	621 76	....Saint-Ours.....
3,729 23	50 50	.....	3,779 73	.....Total.....
				Canaux de l'Ottawa.
849 01	14 00	.....	863 01	....Carillon.....
1,123 64	20 00	.....	1,143 64	....Grenville.....
1,544 57	6 25	.....	1,550 82	....Ecluse Sainte-Anne.....
3,517 22	40 25	.....	3,557 47	.....Total.....
				Canal Rideau.
464 00	5 00	.....	469 00	....Kingston-Mills.....
2,223 52	40 00	.....	2,263 52	....Ottawa.....
337 85	3 75	.....	341 60	....Smith's-Mills.....
3,025 37	48 60	.....	3,074 12	..... Total.....
2 82	.....	.....	2 82	.....*Hastings*.....
196 00	4 00	.....	200 00	.....*Canal Saint-Pierre*.....
2,117 15	36 00	.....	2,153 15	....Inspecteur des canaux.....
714 24	.....	.....	714 24	....Imprimeur de la reine.....
176 18	.....	.....	176 18	....Papeterie.....
1,202 13	.....	.....	1,202 13	....En général.....
38,536 11	582 90	.....	39,119 01	.....Grand total.....

Département des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 30 novembre 1889.

1888–89.

canaux.—Compte des dépenses.

Annexe B.) Av.

Balances dues aux percepteurs le 1er juillet 1888.	Dépenses autorisés par le département.					Total.
	Appointements.	Aide spéciale.	Loyer.	Frais de voyage.	Divers.	
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
.....	3,250 00	75 00	176 00	.....	40 53	3,541 53
.....	1,800 00	85 00	.....	140 00	137 84	2,162 84
.....	750 00	.....	.....	.....	36 19	786 19
.....	500 00	.....	75 00	.....	10 00	585 00
.....	720 00	.....	.....	2 00	30 94	752 94
.....	200 00	.....	.....	.....	6 75	206 75
.....	100 00	.....	25 00	.....	5 50	130 50
.....	7,320 00	160 00	276 00	142 00	267 75	8,165 75
.....	1,216 00	.....	.....	14 00	97 83	1,327 83
.....	1,150 00	.....	50 00	8 50	16 75	1,225 25
.....	1,100 00	528 00	60 00	.....	92 90	1,780 90
1 00	1,100 00	27 00	45 00	.....	44 59	1,217 59
.....	1,700 00	.....	360 00	36 30	106 85	2,203 15
.....	7,100 00	.....	525 00	13 60	700 10	8,338 70
1 00	13,366 00	555 00	1,040 00	72 40	1,059 02	16,093 42
.....	1,500 00	.....	.....	36 00	64 06	1,600 06
.....	1,400 00	66 00	.....	.....	91 91	1,557 91
.....	600 00	.....	.....	.....	21 76	621 76
.....	3,500 00	66 00	.....	36 00	177 73	3,779 73
.....	700 00	.....	100 00	.....	63 01	863 01
.....	1,000 00	.....	50 00	.....	93 64	1,143 64
.....	1,499 96	.....	.....	.....	50 86	1,550 82
.....	3,199 96	.....	150 00	.....	207 51	3,557 47
.....	400 00	.....	.....	34 00	35 00	469 00
.....	2,000 00	.....	.....	16 88	246 64	2,263 52
.....	300 00	.....	.....	10 85	30 75	341 60
.....	2,700 00	.....	.....	61 73	312 39	3,074 12
.....	.....	.....	.....	.....	2 82	2 82
.....	200 00	.....	.....	.....	.....	200 00
.....	1,800 00	.....	.....	276 40	76 75	2,153 15
.....	.....	.....	.....	.....	714 24	714 24
.....	.....	.....	.....	.....	176 18	176 18
.....	.....	.....	.....	.....	1,202 13	1,202 13
1 00	32,085 96	781 00	1,466 00	588 53	4,196 52	39,119 01

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

LOYERS DE POUVOIRS D'EAU ET AUTRES.

N° 3—ETAT SOMMAIRE des comptes des locataires.

(*Pour détails, voir annexe A, N° 28.*)

Balances dues le 1er juillet 1888.	Echu pendant l'année expirée le 30 juin 1889.	Total.	DÉSIGNATION DES TRAVAUX.	Diminution autorisée.	Payé aux percepteurs, *Vide* état n° 5.	Déposé au crédit du receveur général.	Balances dues le 30 juin 1889.	Total.
$ cts.	$ cts.	$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
20,468 53	7,170 98	27,639 51	....Canal Welland.....	625 00	4,061 91	838 00	22,114 60	27,639 51
6,471 62	1,056 00	7,527 62	.... do Williamsburg.....	280 00	864 00	.....	6,383 62	7,527 62
872 50	825 00	1,697 50	.... do Cornwall.....	.....	790 00	80 00	827 50	1,697 50
2,254 50	3,062 30	5,316 80	.... do Beauharnois.....	859 50	895 00	1,068 30	2,494 00	5,316 80
16,925 44	25,919 88	42,845 32	.... do Lachine.....	582 27	26,666 34	40 00	15,556 71	42,845 32
171 84	70 00	241 84	.... do Chambly.....	.....	80 00	.....	161 84	241 84
5,912 10	1,252 20	7,164 30	.. do Rideau.....	70 50	615 75	134 50	6,343 55	7,164 30
398 00	119 00	517 00	....Divers comptes.....	184 00	21 00	131 00	181 00	517 00
			Ventes de terres.					
6,350 92	287 00	6,637 92	....Comptes du capital et des intérêts.....	.....	.....	.....	6,637 92	6,637 92
59,825 45	39,762 36	99,587 81	.....Totaux.....	2,601 27	33,994 00	2,291 80	60,700 74	99,587 81

Montant des loyers de pouvoirs d'eau échu le 30 juin 1889..... $39,762 36
MOINS—Remises..... 868 31

Revenu net..... $38,894 05

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1889.

N° 4.—REMISES DE DROITS, 1888–89.

PÉAGES DES CANAUX.

Canal.	A qui payé.	Date.	Bureau.	En vertu de quelle autorité.	Montant.	Total.
		1888.			$ cts.	$ cts.
Welland	J. B. Fairgrieve et Fils..	18 juill.	Port-Colborne	Droits remb. en vertu des statuts revisés, chap. 29, sec. 8..	99 90	
do	Cie de transp., K. et M..	18 do	do ..	do ..	321 84	
do	A. D. Thompson et Cie..	18 do	do ..	do ..	115 92	
do	Cie de transp., Montréal.	24 do	do ..	do ..	3,074 76	
do	A. M. Robertson.....	2 août	do ..	do ..	187 92	
do	Cie de transp., K. et M..	13 do	do ..	do ..	207 54	
do	Cie de transp., Montréal.	20 do	do ..	do ..	2,428 56	
do	Cie de transp., K. et M..	20 do	do ..	do ..	523 26	
do	A. H. Malcolmson.....	20 do	do ..	do ..	111 96	
do	J. B. Fairgrieve et Fils .	20 do	do ..	do ..	99 90	
do	A. M. Robertson.....	20 do	do ..	do ..	187 02	
do	Cie de transp., Montréal.	21 do	do ..	do ..	3,066 48	
do	Æ. D. Mackay, fils.....	22 do	do ..	do ..	97 20	
do	A. H. Malcolmson.....	22 do	do ..	do ..	108 00	
do	A. M. Robertson.....	21 do	do ..	do ..	177 30	
do	J. B. Fairgrieve et Fils..	31 do	do ..	do ..	99 90	
do	Cie de transp., K. et M..	31 do	do ..	do ..	116 64	
do	Frank T. Hill.....	5 sept.	do ..	do ..	425 52	
do	Æ. D. Mackay, fils.....	6 do	do ..	do ..	93 06	
do	Cie de transp., K. et M..	6 do	do ..	do ..	227 16	
do	A. M. Robertson.....	14 do	do ..	do ..	85 94	
do	Æ. D. Mackay, fils.. ..	14 do	do ..	do ..	96 12	
do	A. H. Malcolmson.....	14 do	do ..	do ..	105 84	
do	A. M. Robertson.....	20 do	do ..	do ..	100 00	
do	Cie de transp., Montréal.	24 do	do ..	do ..	3,933 90	
do	Æ. D. Mackay, fils.....	24 do	do ..	do ..	90 54	
do	A. M. Robertson.....	24 do	do ..	do ..	177 48	
do	A. E. Hume.....	24 do	do ..	do ..	210 60	
do	Cie de transp., K. et M..	27 do	do ..	do ..	104 22	
do	F. T. Hill.....	8 oct.	do ..	do ..	115 92	
do	J. B. Fairgrieve et Fils..	11 do	do ..	do ..	99 90	
do	A. M. Robertson.....	11 do	do ..	do ..	167 76	
do	A. H. Malcolmson.....	26 do	do ..	do ..	85 68	
do	Cie de transp., Montréal.	29 do	do ..	do ..	1,836 22	
do	do ..	6 nov.	do ..	do ..	48 60	
do	Capit. D. N. Sherwood..	6 do	Port Dalhousie	do ..	17 40	
do	Cie de transp., Montréal.	17 do	Cornwall.....	do ..	9 84	
do	A. E. McKay et fils	29 do	Port-Colborne	do ..	273 42	
do	Cie de transp., Montréal.	1er déc.	do ..	do ..	1,873 26	
do	J. B. Fairgrieve et fils ..	3 do	do ..	do ..	50 22	
do	Cie de transp., K. et M..	13 do	do ..	do ..	455 40	
do	J. et J. T. Mathews	20 do	do ..	do ..	20 00	
do	Cie de transp., Montréal.	28 do	do ..	do ..	1,953 90	
		1889.				
do	G. E. Jaques et Cie.....	4 janv.	do ..	do ..	120 96	
do	Crane et Baird.....	8 do	do ..	do ..	110 52	
do	J. B. Fairgrieve et Fils...	22 do	do ..	do ..	45 00	
do	Hingston et Woods.....	2 fév.	do ..	do ..	153 41	
do	Cie de transp., Montréal.	8 do	do ..	do ..	7 20	
do ...	Cie de transp., E. et L. M	20 do	do ..	do ..	14 20	
do	Banque de Montréal	27 do	do ..	do ..	244 50	
do	F. B. McNamee.....	1er mars	do ..	do ..	44 76	
do	Cie de transp., Montréal.	4 mai	do ..	do ..	3,385 98	
do	Cie de transp., K. et M..	9 do	do ..	do ..	1,198 80	
do	do ..	9 do	do .	do ..	343 26	
do	Jas. Malcolmson.....	22 do	do ..	do ..	103 86	
do	Cie de transp., Montréal.	28 do	do ..	do ..	2,693 88	

N° 4.—REMISES DE DROITS, 1888-89—*Suite.*

PÉAGES DES CANAUX—*Suite.*

Canal.	A qui payé.	Date.	Bureau.	En vertu de quelle autorité.	Montant.	Total.
		1889.		Droits remb. en vertu des statuts revisés	$ cts.	$ cts.
Welland....	Cie de transp., K. et M..	5 juin	Port-Colborne.	chap. 29, sec. 8..	762 66	
do	A. E. Hume.....	10 do	do ..	do ..	211 68	
do	Cie de transp., K. et M..	11 do	do ..	do ..	803 16	
do	do ..	21 do	do ..	do ..	380 34	
do	Cie de transp. Montréal.	21 do	do ..	do ..	3,467 88	
do	J. B. Fairgrieve et Fils..	21 do	do ..	do ..	99 90	
do	W. Ira Story.....	21 do	do ..	do ..	100 80	
do	J. Malcolmson.....	22 do	do ..	do ..	181 80	
do	Æ. D. MacKay, fils.....	27 do	do ..	do ..	91 62	
do	A. E. Hume.....	27 do	do ..	do ..	82 44	
do	Cie de transp., K. et M..	27 do	do ..	do ..	664 56	
do	Cie de transp., Montréal.	27 do	do ..	do ..	2,430 00	
do	J. B. Fairgrieve et Fils..	27 do	do ..	do ..	97 20	
do	Cie de transp., K. et M..	27 do	do ..	do ..	215 28	
do	W. Ira Story.....	27 do	do ..	do ..	108 36	
		1888.				1,846 01
St-Laurent..	A. Perrault....	24 juill.	Montréal.	do ..	10 50	
do ..	F. C. Henshaw.	24 do	do	do ..	3 15	
do ..	Kingsman Brown et Cie..	8 oct.	do	do ..	75 00	
do ..	Reid G. Metzler.....	15 do	Cardinal..	do ..	4 00	
do ..	Cie H. et de R. d'Ogdensb.	29 nov.	Cornwall.. ...	do ..	20 70	
do ..	Cie de transp., Montréal.	27 déc.	Cardinal.....	do ..	33 24	
		1889.				
do ..	Cie H. et de R. d'Ogdensb.	17 janv..	Cornwall.....	do ..	51 25	
do ..	J. B. Fairgreves.....	17 do	Montréal.	do ..	18 20	
do ..	Cie de transp., K. et M..	21 do	Cardinal.....	do ..	95 77	
do ..	W. Broder.....	20 fév.	do	do ..	25 34	
do ..	T. H. Phippen.....	28 mars	do	do ..	36 60	
do ..	Sincennes et McNaughton	22 mai	Montréal.	do ..	88 25	
		1888.				462 00
Chambly...	J. Mochen.	24 juill.	Chambly.	do ..	.....	20 00
Ottawa.....	T. D. Williamson.....	13 do	Grenville.	do ..	5 93	
do	A. P. McLaurin.....	13 do	do	do ..	8 82	
do	John Wade.....	13 do	Grenville....	do ..	5 88	
			Carillon.....	do ..	5 34	
do	A. Perrault.....	13 do	Grenville. .. .	do ..	4 50	
do	Jos. Grondin..... ..	17 do	Carillon	do ..	31 08	
do	F. H. Wilson.....	21 do	do	do ..	16 67	
do	S. Charette.....	21 do	do	do ..	10 00	
do	D. Murphy et Cie.....	26 do	Ottawa.....	do ..	29 00	
do	J. B. Burnett.....	10 août	Carillon	do ..	4 32	
do	Isaac Quindon.....	10 do	do	do ..	6 48	
do	do	10 do	do	do ..	14 01	
do	J. A. Thérien	10 do	do	do ..	4 50	
do	Chas. Thérien.....	10 do	do	do ..	2 16	
do	W. J. Reid....	22 do	do	do ..	9 50	
do	Thos. Mackan.....	25 do	do	do ..	33 45	
do	W. R. Mackan.....	25 do	do	do ..	9 30	
do	Jas. Mackan.	25 do	do	do ..	8 33	
do	Ulric Gagnon.....	3 sept.	do	do ..	7 50	
do	Wm. Lagacé.	4 do	do	do ..	18 00	
do	Jas. Charette.....	5 do	do	do ..	33 73	
do	D. Murphy et Cie.....	8 do	Grenville.	do ..	20 43	
do	F. Paul.....	12 do	Carillon.....	do ..	15 54	
do	Teresa Byrne.....	11 oct.	do	do ..	9 38	
do	D. Murphy et Cie	15 do	Ottawa.....	do ..	19 91	
do	J. B. Blanchard.....	15 do	Grenville.	do ..	10 43	
do	Felix Plouffe.....	10 déc.	Carillon	do ..	28 51	
do	J. K. Ward.....	11 do	do	do ..	212 00	

N° 4.—REMISES DE DROITS, 1889-89—*Fin.*

PÉAGES DES CANAUX—*Fin.*

Canal.	A qui payé.	Date.	Bureau.	En vertu de quelle autorité.	Montant.	Total.
					$ cts.	$ cts.
		1889.				
Ottawa.....	L. T. Simpson.....	28 mai.	Carillon	Droits remb. en vertu des Statuts rev. chap. 29, sec. 8....	5 00	
do	A. St. Jean.....	7 juin.	do	do ..	9 00	
do	J. Lagacé.....	7 do	do	do ..	3 60	
do	Ulric Gagnon.....	10 do	do	do ..	3 00	
do	Wm. Legacé.....	18 do	do	do ..	24 00	
do	J. B. Laurin.....	21 do	do	do ..	1 02	
do	Xavier Alliar.....	21 do	do	do ..	4 29	
do	B. Lavoie	21 do	do	do ..	1 59	
do	E. Mainville.....	21 do	do	do ..	8 08	
do	Narcisse Mainville.....	21 do	do	do ..	6 40	
do	John Baptist.	21 do	do	do ..	0 00	
do	H. Gerard.....	21 do	do	do ..	9 45	
do	J. Montreuil.	21 do	do	do ..	7 71	
do	Elisha Cook.....	21 do	do	do ..	12 67	
do	Felix Plouffe.....	28 do	do	do ..	5 40	
do	Bazille Laurin, aîné. ...	28 do	do	do ..	4 80	
do	F. X. Wilson.....	28 do	do	do ..	30 00	
do	Thos. McKan.....	28 do	do	do ..	23 32	
do	John Baptist Beaulieu..	28 do	do	do ..	25 80	
						779 83
				Total des péages des canaux remboursés	.....	43,107 84

REMISES DE DROITS SUR LOYERS DE POUVOIRS D'EAU.

		1889.				
P t-Colborne	J. A. Black et D. E. Mac-Farland..	28 mai.	.....	....	.....	868 31

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1889.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 5.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant l'exercice finissant le 30 juin 1889.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Alcalis, potasse et perlasse		2			1			81	1	83	84	16 75
Pommes	233	624						45	233	669	902	33 72
Produits agricoles non énumérés, légumes	7								7		7	0 14
" " animaux												
Instruments aratoires												
Orge		65	5,706	488		2			5,706	555	6,261	883 29
Briques	52	19							52	19	71	2 59
Os												
Soufre					15				15		15	2 25
Ciment et chaux hydraulique	42	6			232	4			274	10	284	40 59
Argile, chaux et sable	94	876	200						294	876	1,170	129 89
Houille	101	350			183,637	1,804	19,880	24,019	203,618	26,173	229,791	45,136 62
Maïs						118,619		151,343		269,962	269,962	53,992 40
Bestiaux												
Coton, brut												
Faïence et poterie	76	65	1			1			77	66	143	4 07
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson	1		2		170				173		173	25 82
Lin et chanvre												
Fleur de farine	10	4,737				7,875		756	10	13,368	13,378	1,846 17
Meubles	2		13			37		3	15	40	55	10 15
Gypse				715						715	715	43 94
Verrerie de toute sorte	7							2	7	2	9	0 67
Foin pressé	18								18		18	0 40
Cochons												
Chevaux			3		1	1		3	4	4	8	1 40
Peaux vertes et salées, cornes et sabots						5				5	5	1 00
Glace												
Fer, chemin de fer	30				63				93		93	10 02
" en gueuse					1,053			549	1,053	549	1,602	267 75
" tout autre	127	555	146		514			1	787	556	1,343	224 29
Minerai de fer			10,522		1,204				11,726		11,726	586 30

Cryolithe ou min. chimique et autre, excepté le fer												
Saindoux et huile de saindoux						11		27		38	38	7 60
Farines, de toutes sortes	15	229				12,768		100	15	13,097	13,112	2,584 96
Viandes, autres que le lard								17		17	17	3 40
Marbre					4,697				4,697		4,697	704 55
Manille					20				20		20	3 00
Mélasse	8	5			255				263	5	268	38 54
Clous	125		58						183		183	12 41
Avoine		272				19,431				19,703	19,703	3,940 60
Huile, en barils	24	9	1		33		197	18	255	27	282	12 57
Tourteaux oléagineux												
Pois				708						708	708	70 80
Pommes de terre												
Lard						9		493		502	502	100 40
Peinture	30		2		421				453		453	64 30
Poix et goudron												
Guénilles												
Seigle			295			179		632	295	811	1,106	206 45
Résine												
Sel	132	120			42				174	120	294	13 35
Pierre, pour la taille		1,080						3,657		4,737	4,737	947 40
do ouvrée								300		300	300	55 68
do impropre à la taille, non ouvrée	1,878	75			4,242	615		375	6,120	1,065	7,185	636 91
Graines, toutes sortes	2		1			76		5	3	81	84	16 39
Moutons												
Cendre de soude	185	185			33				218	185	403	13 05
Acier	2				554	3			556	3	559	83 74
Sucre	185		11		1,556			2	1,752	2	1,754	239 65
Spiritueux, bière, etc	20	35	11			169		18	31	222	253	42 38
Tabac, brut												
Suif					122	1			122	1	123	18 50
Ferblanc	30								30		30	0 57
Térébenthine												
Blé	8,554	43,707				40,012		50,467	8,554	134,186	142,740	26,918 15
Blanc de plomb	2								2		2	0 04
Blanc de céruse					275				275		275	41 25
Laine					16	68			16	68	84	16 00
Tous autres effets et marchandises non énumérés	523	444	82		19,765	1,609		172	20,370	2,225	22,595	3,394 68
Ecorce												
Barils, vides				123	8	210			8	333	341	45 15
Courbes pour bâtiments												
Flottes	345	84							345	84	429	5 09
Bois de chauffage	3,015	14,070	300					537	3,315	14,607	17,922	753 34
" " en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	1,959	4,543		16,262		41,892		9,633	1,959	72,330	74,289	12,800 48
" " en radeaux												
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires												
" " en radeaux												

N° 5.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité des articles transportés, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Liens de chemins de fer, sur navires	.....	25	375	203	.....	.....	.....	.....	375	228	603	76 66
" " en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Billots de sciage	280	1,827	179	3,217	.....	.....	147	.....	606	5,044	5,650	206 55
Douves et fonds, barils	.....	.....	.....	82	.....	.....	.....	5	.....	87	87	9 05
" " pipes	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	757	.....	757	757	141 43
" Indes occidentales	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,194	.....	1,194	1,194	223 32
Douves, saloirs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	2	2	0 15
Bardeaux	4	.....	.....	.....	.....	19	.....	.....	4	19	23	13 77
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " " en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bois de construction, carré, sur navires	20	7,889	.....	.....	.....	.....	.....	46,410	20	54,299	54,319	8,145 94
" " " en radeaux	80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	80	.....	80	8 89
Traverses	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Articles en bois et bois en partie fabriqué	.....	.....	.....	.....	59	7	.....	2	59	9	68	27 20
Total du fret payant péages	18,218	81,898	17,908	21,798	218,988	245,427	20,224	291,625	275,338	640,748	916,086	165,904 56
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur les canaux du Saint-Laurent.												
Produits agricoles, non énumérés, légumes	.....	.....	21	.....	.....	.....	.....	.....	21	.....	21	.....
Briques	.....	.....	156	.....	.....	.....	.....	.....	156	.....	156	.....
Ciment et chaux hydraulique	18	.....	121	.....	.....	.....	.....	.....	139	.....	139	.....
Argile, chaux et sable	.....	.....	80	.....	.....	.....	.....	.....	80	.....	80	.....
Faïence et poterie	10	.....	337	.....	.....	.....	.....	.....	347	.....	347	.....
Poisson	.....	.....	9	.....	.....	.....	.....	.....	9	.....	9	.....
Meubles	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	.....
Verrerie, de toutes sortes	40	.....	95	.....	.....	.....	.....	.....	135	.....	135	.....
Chevaux	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	.....
Fer, chemin de fer	2,853	.....	7,908	.....	.....	.....	.....	.....	10,761	.....	10,761	.....
" en gueuse	363	.....	126	.....	.....	.....	.....	.....	489	.....	489	.....
" tout autre	57	.....	424	.....	.....	.....	.....	.....	481	.....	481	.....
Fleur de farine	.....	.....	31	.....	.....	.....	.....	.....	31	.....	31	.....
Mélasse	.....	.....	5	.....	.....	.....	.....	.....	5	.....	5	.....

[1889]

Clous	147		407						554		554
Huile, en barils	6		10						16		16
Peinture	32		21						53		53
Sel	180		3,878						4,058		4,058
Graines, de toutes sortes			291						291		291
Cendre de soude	142		968						1,110		1,110
Sucre	61		26						87		87
Spiritueux, bière, etc	6		225						231		231
Ferblanc	3		484						487		487
Blanc d'Espagne			12						12		12
Toutes autres articles et marchandises non énumérées	255		940						1,195		1,195
Barils, vides			2						2		2
Bois de serv., en franch., de Welland au Port-Robinson		1,416								1,416	1,416
Grand total du fret	22,391	83,314	34,487	21,798	218,988	245,427	20,224	291,625	296,090	642,164	938,254

Total des péages sur navires		15,978 11
" " passagers		125 23
" " articles en franchise	$3,188 42	
Amendes et dommages		1,000 00
Total du revenu, y compris les loyers de pouvoirs d'eau		183,007 90

B. H. TEAKLES,
Premier commis du revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1889.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 6.—Tableau général indiquant la quantité des articles transportés sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu durant l'exercice expiré le 30 juin 1889.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages, montée.	Montant des péages, descente.	Total, montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse		2			1			81	1	83	84	0 15	16 60	16 75
Pommes								45		45	45		9 00	9 00
Produits agricoles, non énumérés, légumes														
Produits agricoles, non énumérés, animaux														
Instruments aratoires														
Orge			5,706			2			5,706	2	5,708	855 90	0 40	856 30
Briques														
Os														
Soufre					15				15		15	2 25		2 25
Ciment et chaux hydraulique					232	4			232	4	236	34 80	0 80	35 60
Argile, chaux et sable			200						200		200	30 00		30 00
Houille					183,637	1,804	15,603	23,087	199,240	24,891	224,131	39,848 00	4,978 20	44,826 20
Maïs						118,619		151,343		269,962	269,962		53,992 40	53,992 40
Bestiaux														
Coton, brut														
Faïence et poterie	5		1			1			6	1	7	0 90	0 20	1 10
Bois de teinture et matières tinct.														
Poisson			2		170				172		172	25 80		25 80
Lin et chanvre														
Fleur de farine	10					7,875		756	10	8,631	8,641	1 50	1,726 20	1,727 70
Meubles			13			37		3	13	40	53	1 95	8 00	9 95
Gypse														
Verre, de toutes sortes	1							2	1	2	3	0 15	0 40	0 55
Foin, pressé														
Cochons														
Chevaux			3		1	1		3	4	4	8	0 60	0 80	1 40
Peaux vertes et sal., corn. et sabots						5				5	5		1 00	1 00
Glace														
Fer, chemin de fer					63				63		63	9 45		9 45
" en gueuse					1,053			549	1,053	549	1,602	157 95	109 80	267 75

" tout autre	89	555	146		514			1	749	556	1,305	112 35	111 20	223 55
Minerai de fer			10,522		1,204				11,726		11,726	586 30		586 30
Cryolithe ou minerai chimique, et autres minerais, excepté le fer														
Saindoux et huile de saindoux						11		27		38	38		7 60	7 60
Farines, de toutes sortes						12,768		100		12,868	12,868		2,573 60	2,573 60
Viandes, autres que le lard								17		17	17		3 40	3 40
Marbre					4,697				4,697		4,697	704 55		704 55
Manille					20				20		20	3 00		3 00
Mélasse					255				255		255	38 25		38 25
Clous	10		58						68		68	10 20		10 20
Avoine						19,431				19,431	19,431		3,886 20	3,886 20
Huile, en barils	2		1		33			3	36	3	39	5 40	0 60	6 00
Tourteaux oléagineux														
Pois														
Pommes de terre														
Lard						9		493		502	502		100 40	100 40
Peinture	2		2		421				425		425	63 75		63 75
Poix et goudron														
Guénilles														
Seigle			295			179		632	295	811	1,106	44 25	162 20	206 45
Résine														
Sel	12				42				54		54	8 10		8 10
Pierre, pour la taille		1,080						3,657		4,737	4,737		947 40	947 40
" ouvrée								127		127	127		25 40	25 40
" impropre à la taille, non ouvrée					4,242	615		375	4,242	990	5,232	424 20	99 00	523 20
Graines, de toutes sortes			1			76		5	1	81	82	0 15	16 20	16 35
Moutons														
Cendre de soude					33				33		33	4 95		4 95
Acier					554	3			554	3	557	83 10	0 60	83 70
Sucre	5		11		1,556			2	1,572	2	1,574	235 80	0 40	236 20
Spiritueux, bière, etc.		5	11			169		16	11	190	201	1 65	38 00	39 65
Tabac, brut														
Suif					122	1			122	1	123	18 30	0 20	18 50
Ferblanc														
Térébenthine														
Blé		42,930				40,012		48,129		131,071	131,071		26,214 20	26,214 20
Blanc de plomb														
Blanc de céruse					275				275		275	41 25		41 25
Laine					16	68			16	68	84	2 40	13 60	16 00
Tous autres effets et marchandises non énumérés	146	118	82		19,765	1,609		172	19,993	1,899	21,892	2,998 95	379 80	3,378 75
Ecorce														
Barils, vides					8	210			8	210	218	1 56	40 54	42 10
Courbes de navires														
Flottes														
Bois de chauffage, sur navires			300						300		300	20 00		20 00
" en radeaux														
Cercles														

N° 6.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, Tonneaux.	Montant des péages. — Montée.	Montant des péages. — Descente.	Total, montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Echalas à houblon														
Bois de service, scié, sur navires		1,655		16,209		41,892		9,633		69,389	69,389	12,463 79		12,463 79
" en radeaux														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux														
Liens de chem. de fer, sur navires			375						375		375	60 00		60 00
" " en radeaux														
Billots de sciage														
Douves et fonds de barils								5		5	5		0 80	0 80
" " pipes								757		757	757		141 43	141 43
" " Indes Occiden.								1,194		1,194	1,194		223 32	223 32
Douves, saloirs								2		2	2		0 15	0 15
Bardeaux						19				19	19		13 50	13 50
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux														
Bois de constr., carré, sur navires		7,889						46,410		54,299	54,299		8,144 44	8,144 44
" " en radeaux														
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqué					59	7		2	59	9	68	23 60	3 60	27 20
Total du fret payant péages.	282	54,234	17,729	16,209	218,988	245,427	15,603	287,628	252,602	603,498	856,100	58,925 25	103,991 58	162,916 83
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur les canaux du Saint-Laurent.														
Produits agricoles, non énumérés, légumes			21						21		21			
Briques			156						156		156			
Ciment et chaux hydraulique	18		121						139		139			
Argile, chaux et sable			80						80		80			

[1889]

Poterie et faïence	10		337						347		347			
Poisson			9						9		9			
Meubles			1						1		1			
Verrerie de toutes sortes	40		95						135		135			
Chevaux			1						1		1			
Fer, chemin de fer	2,853		7,908						10,761		10,761			
" en gueuse	363		126						489		489			
" tout autre	57		424						481		481			
Viandes de toutes sortes			31						31		31			
Mélasse			5						5		5			
Clous	147		407						554		554			
Huile, en barils	6		10						16		16			
Peinture	32		21						53		53			
Sel	180		3,878						4,058		4,058			
Graines de toutes sortes			291						291		291			
Cendre de soude	142		968						1,110		1,110			
Sucre	61		26						87		87			
Spiritueux, bière, etc	6		225						231		231			
Étain	3		484						487		487			
Blanc de céruse			12						12		12			
Tous autres effets et marchandises non énumérés	255		940						1,195		1,195			
Barils, vides			2						2		2			
Grand total, fret	4,455	54,234	33,593	16,209	218,988	245,427	15,603	287,628	272,611	603,498	876,109			

Total, péages sur navires	7,409 38	7,554 93	14,964 31
" passagers	40 20	59 25	99 45
" articles en franchise $3,112.82			
Total des péages	66,374 83	111,605 76	177,980 59

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1889.

B. H. TEAKLES.
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 7.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes	233	624							233	624	857	24 72
Produits agricoles, non énumérés, légumes	7								7		7	0 14
Produits agricoles, non énumérés, animaux												
Instruments aratoires												
Orge		65		488						553	553	26 99
Briques	52	19							52	19	71	2 59
Os												
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique	42	6							42	6	48	4 99
Argile, chaux et sable	94	876							94	876	970	99 89
Houille	101	350					4,277	932	4.378	1,282	5,660	310 42
Maïs												
Bestiaux												
Coton brut												
Faïence et poterie	71	65							71	65	136	2 97
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson	1								1		1	0 02
Lin et chanvre												
Fleur de farine		4,737								4,737	4,737	118 47
Meubles	2								2		2	0 20
Gypse				715						715	715	43 94
Verrerie de toutes sortes	6								6		6	0 12
Foin, pressé	18								18		18	0 40
Cochons												
Chevaux												
Peaux vertes et salées, cornes et sabots												
Glace												
Fer, chemin de fer	30								30		30	0 57
" en gueuse												

" tous autres	38								38		38	0 74
Minerai de fer												
Cryolithe ou minerai chimique, et autre minerai, excepté le fer												
Saindoux et huile de saindoux												
Farines de toutes sortes	15	229							15	229	244	11 36
Viandes, autres que le lard												
Marbre												
Manille												
Mélasse	8	5							8	5	13	0 29
Clous	115								115		115	2 21
Avoine		272								272	272	54 40
Huile (en barils)	22	9					197	15	219	24	243	6 57
Tourteaux oléagineux												
Pois				708						708	708	70 80
Pommes de terre												
Lard												
Peinture	28								28		28	0 55
Poix et goudron												
Guénilles												
Seigle												
Résine												
Sel	120	120							120	120	240	5 25
Pierre, pour la taille												
" ouvrée								173		173	173	30 28
" impropre à la taille, non ouvrée	1,878	75							1,878	75	1,953	113 71
Graines de toutes sortes	2								2		2	0 04
Moutons												
Cendre de soude	185	185							185	185	370	8 10
Acier	2								2		2	0 04
Sucre	180								180		180	3 45
Spiritueux, bière, etc	20	30						2	20	32	52	2 73
Tabac, (brut)												
Suif												
Etain	30								30		30	0 57
Térébenthine												
Blé	8,554	777						2,338	8,554	3,315	11,669	703 95
Blanc de plomb	2								2		2	0 04
Blanc de céruse												
Laine												
Tous autres effets et marchandises non énumérés	377	326							377	326	703	15 93
Ecorce												
Barils, vides				123						123	123	3 05
Courbes pour bâtiments												
Flottes	345	84							345	84	429	5 09
Bois de chauffage, sur navires	3,015	14,070						537	3,015	14,607	17,622	733 34
" en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon												

N° 7—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		$ cts.
Bois de service, scié, sur navires	1,959	2,888		53					1,959	2,941	4,900	336 69
" " en radeaux												
Mâts, espars, et poteaux de télégraphe, s. nav.												
" " en radeaux.												
Liens de chemin-de fer, sur navires		25		203						228	228	16 66
" en radeaux												
Billots de sciage	280	1,827	179	3,217			147		606	5,044	5,650	206 55
Douves et fonds, barils				82						82	82	8 25
" " pipes												
" " Indes occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux	4								4		4	0 27
Piquets et perches pour clôtures, sur navires												
" " en radeaux.												
Bois carré, sur navires	20								20		20	1 50
" en radeaux	80								80		80	8 89
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqué												
Total du fret payant péages	17,936	27,664	179	5,589			4,621	3,997	22,736	37,250	59,986	2,987 73
Bois de construction exempt de droit de passage de Welland à Port-Robinson		1,416								1,416	1,416	
Grand total, fret	17,936	29,080	179	5,589			4,621	3,997	22,736	38,666	61,402	

Total, péages sur navires		1,013 80
" passagers		25 78
" articles en franchise	$75 60	
Total des péages		4,027 31

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1889.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 8.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu durant l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	1	69							1	69	70	14 00
Pommes	48	1,628							48	1,628	1,676	230 42
Produits agricoles, non énumérés, légumes	266	382	21						287	382	669	65 87
Produits agricoles, non énumérés, animaux	54	588							54	588	642	84 72
Instruments aratoires	93	21							93	21	114	14 86
Orge	540	813			2	343	3		545	1,156	1,701	61 95
Briques	6,356	307	116				968		7,440	307	7,747	327 06
Os	1	123		579				8	1	710	711	97 96
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique	2,319	122	41						2,360	122	2,482	306 46
Argile, chaux et sable	15,936	5,910	80				2,838	140	18,854	6,050	24,904	994 70
Houille		59,238	605			1,287		95,150	605	155,675	156,280	21,345 51
Maïs	3,919	3,845				23			3,919	3,868	7,787	217 17
Bestiaux	34	303		9					34	312	346	27 16
Coton, brut												
Faïence et poterie	134	19	427				2	5	563	24	587	115 16
Bois de teinture et matières tinctoriales	31	1					188		219	1	220	13 64
Poisson	462	36	1		8				471	36	507	56 36
Lin et chanvre					10				10		10	0 75
Fleur	654	2,553			17	60			671	2,613	3,284	383 57
Meubles	186	434	1						187	434	621	99 59
Gypse	2,665	393				140			2,665	533	3,198	83 15
Verrerie, de toutes sortes	439	48	33				1	2	473	50	523	97 74
Foin, pressé	1,263	321			61				1,324	321	1,645	84 17
Cochons	5	21							5	21	26	3 20
Chevaux	77	264	1						78	264	342	26 05
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	10	12	1						11	12	23	3 11
Glace												
Fer, chemin de fer	11,340	727	75						11,415	727	12,142	1,701 02

N° 8.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Fer, en gueuse	4,640	43	126			10			4,766	53	4,819	702 72
" tout autre	12,342	1,448	253		6			28	12,601	1,476	14,077	767 99
Minerai de fer												
Cryolithe ou minerai chimique, et autre minerai, excepté le fer		1,094								1,094	1,094	54 70
Saindoux et huile de saindoux	96	64							96	64	160	17 63
Farine, de toutes sortes	45	695							45	695	740	39 45
Viandes, autres que le lard	14	26						2	14	28	42	3 77
Marbre	13	2							13	2	15	2 75
Manille	16								16		16	3 20
Mélasse	553	56	5				2,189		2,747	56	2,803	184 71
Clous	2,144	789	366						2,510	789	3,299	526 41
Avoine	416	1,241			5				421	1,241	1,662	97 02
Huile, en barils	740	215	11		3	52	470		1,224	267	1,491	166 18
Tourteaux oléagineux	1	13							1	13	14	0 59
Pois	457	20,753							457	20,753	21,210	435 34
Pommes de terre	3	258							3	258	261	18 74
Lard	205	226						8	205	234	439	33 28
Peinture	225	149	17				17		259	149	408	60 78
Poix et goudron	206	151	1				1,152		1,359	151	1,510	108 13
Guénilles	208	175							208	175	383	41 65
Seigle		7								7	7	1 05
Résine	44	55					1,853		1,897	55	1,952	104 23
Sel	2,663	8	1,752			4			4,415	12	4,427	548 45
Pierre, pour la taille	1,503	1,060	2,148				850		4,501	1,060	5,561	527 87
" ouvrée	326	2					4		330	2	332	19 29
" impropre pour la taille, non ouvrée	254	5,305				135			254	5,440	5,694	161 70
Graines, de toutes sortes	6,566	1,309	359				1	3	6,926	1,312	8,238	361 05
Moutons	3	120							3	120	123	11 89
Cendre de soude	602	6	1,099				5		1,706	6	1,712	338 61
Acier	196	6							196	6	202	31 01
Sucre	3,347	35	33		3,959				7,339	35	7,374	851 08
Spiritueux, bière, etc	430	231	228					11	658	242	900	163 69

[1888]

Tabac, brut		2					3	3	3	5	8	0 87
Suif	28	2					200		228	2	230	11 36
Ferblanc	225	89	486				1		712	89	801	143 57
Térébenthine	18	7					349		367	7	374	21 50
Blé	14,927	758							14,927	758	15,685	315 01
Blanc de plomb	66	26						1	66	27	93	14 70
Blanc de céruse	450	8							450	8	458	90 02
Laine	1	2							1	2	3	0 34
Tous autres effets et marchandises non énumérés	6,717	2,032	897		530	518		56	8,144	2,606	10,750	1,634 12
Ecorce												
Barils, vides	112	34	5		67	9			184	43	227	19 71
Courbes pour bâtiments												
Flottes	70	4,624							70	4,624	4,694	82 32
Bois de chauffage, sur navires	5,065	5,253	150		75				5,290	5,253	10,543	357 79
" en radeaux		186								186	186	3 89
Cercles	3	1			6				9	1	10	1 10
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	27,330	24,785	172	442		226	20		27,522	25,453	52,975	2,184 48
" en radeaux		74								74	74	4 07
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires												
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux	2	24,895							2	24,895	24,897	623 10
Liens de chemins de fer, sur navires	3,437		256						3,693		3,693	90 27
" en radeaux												
Billots de sciage	3	22,840							3	22,840	22,843	522 45
Douves et fonds, barils		61								61	61	6 30
" pipes		117								117	117	3 88
" Indes Occidentales	20	994							20	994	1,014	55 34
Douves, saloirs												
Bardeaux	20	36			3				23	36	59	12 75
Piquets et perch. pour clôtures, sur nav.	9	2	10						19	2	21	4 40
" " en rad.												
Bois de construction, carré, sur navires.	516	2,442						20	516	2,462	2,978	41 46
" " en radeaux.	413	3,800							413	3,800	4,213	103 84
Traverses		11,612								11,612	11,612	30 23
Articles en bois et bois en partie fabriqué	81	24		1				1	81	26	107	24 70
Total du fret payant péages	144,604	218,426	9,776	1,031	4,752	2,807	11,114	95,438	170,246	317,702	487,948	39,243 88

[1889]

N° 8.—Tableau général, indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Articles en franchise ayant payé les péages sur le canal Welland.												
Alcalis		80								80	80	
Blé-d'inde		138,481								138,481	138,481	
Ciment et chaux hydraulique		29								29	29	
Argile, chaux et sable							80		80		80	
Fleur de farine		4,861								4,861	4,861	
Meubles		2								2	2	
Verrerie		2								2	2	
Chevaux		3								3	3	
Fer, de toutes sortes		138								138	138	
Saindoux et huile de saindoux		19								19	19	
Farines, toutes sortes		100								100	100	
Viandes, do		13								13	13	
Lard		358						43		401	401	
Graines, de toutes sortes		4								4	4	
Pierre, pour la taille	1,250								1,250		1,250	
Blé		81,946								81,946	81,946	
Whisky, spiritueux, etc		14								14	14	
Marchandises	20	173							20	173	193	
Bois de service, sur navires	268	3,840						1,127	268	4,967	5,235	
do en radeaux		1,297								1,297	1,297	
Douves, barils		6								6	6	
do pipes		311								311	311	
do Indes Occidentales		1,080								1,080	1,080	
do saloirs		1								1	1	
Bois de construction, carré, en radeaux		11,510								11,510	11,510	
Articles en bois		1								1	1	
Houille, par ordre en conseil, en franch.	58,418						49,793		108,211		108,211	
	204,560	462,695	9 776	1,031	4,752	2,807	60,987	96,608	280,075	563,141	843,216	

Total, péages sur navires		13,889 15
" " passagers		2,384 23
" " marchandises en franchise	$13,383 50	
" amendes et dommages		136 00
" quaiage et emmagasinage		5,718 05
Autres recettes		11,071 57
Revenu total, à part les loyers de pouvoirs d'eau		72,442 88

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1889.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 9.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant de revenu perçu, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	1	65							1	65	66	0 20	13 00	13 20
Pommes		1,461								1,461	1,461		219 15	219 15
Produits agricoles, non énumérés, légumes	205	69	21						226	69	295	33 90	10 35	44 25
Produits agricoles, non énumérés, animaux	1	509							1	509	510	0 15	76 35	76 50
Instruments aratoires		20								20	20		4 00	4 00
Orge														
Briques	122		116						238		238	35 70		35 70
Os		107						8		115	115		17 25	17 25
Soufre														
Ciment et chaux hydraulique	1,575	3	41						1,616	3	1,619	242 40	0 45	242 85
Argile, chaux et sable	85	100	80					40	165	140	305	24 75	21 00	45 75
Houille		57,596						75,407		133,003	133,003		19,916 85	19,916 85
Maïs		889								889	889		17 91	17 91
Bestiaux	1	34		9					1	43	44	0 15	6 45	6 60
Coton, brut														
Faïence et poterie	81	18	427					5	508	23	531	101 60	4 60	106 20
Bois de teinture et mat. tinctoriales	10								10		10	2 00		2 00
Poisson	208	3	1		8				217	3	220	32 55	0 45	33 00
Lin et chanvre														
Fleur de farine		2,140								2,140	2,140		321 00	321 00
Meubles	50	323	1						51	323	374	10 20	64 60	74 80
Gypse	3								3		3	0 45		0 45
Verrerie, de toutes sortes	417	6	33					2	450	8	458	90 00	1 60	91 60
Foin, pressé	110								110		110	16 50		16 50
Cochons		19								19	19		2 85	2 85
Chevaux	14	36	1						15	36	51	2 25	5 40	7 65
Peaux vertes et salées, cor. et sabots	9	8	1						10	8	18	1 50	1 20	2 70
Glace														
Fer, chemin de fer	10,984		75						11,059		11,059	1,658 85		1,658 85
" en gueuse	4,335		126						4,461		4,461	669 15		669 15

" tout autre...	1,495	55	253						1,748	55	1,803	262 20	8 25	270 45
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chimique, et autre minerai, excepté le fer		1,092								1,092	1,092		54 60	54 60
Saindoux et huile de saindoux	59	27							59	27	86	8 85	4 05	12 90
Farines, de toutes sortes	1	47							1	47	48	0 15	7 05	7 20
Viandes, autres que le lard		10						2		12	12		1 80	1 80
Marbre	8								8		8	1 60		1 60
Manille	16								16		16	3 20		3 20
Mélasse	90		5						95		95	19 00		19 00
Clous	1,720	5	366						2,086	5	2,091	417 20	1 00	418 20
Avoine		7								7	7		1 05	1 05
Huiles (en barils)	323	92	11						334	92	426	66 80	18 40	85 20
Tourteaux oléagineux														
Pois		2,934								2,934	2,934		67 91	67 91
Pommes de terre	3	7							3	7	10	0 45	1 05	1 50
Lard		41						2		43	43		6 45	6 45
Peinture	197	38	17						214	38	252	42 80	7 60	50 40
Poix et goudron	78	90	1						79	90	169	15 80	18 00	33 80
Guénilles	1	61							1	61	62	0 20	12 20	12 40
Seigle		7								7	7		1 05	1 05
Résine	42								42		42	8 40		8 40
Sel	450		1,752						2,202		2,202	330 30		330 30
Pierre, pour la taille	691	3	2,148						2,839	3	2,842	425 85	0 45	426 30
" ouvrée	17								17		17	3 40		3 40
" impropre à la taille, non ouvrée		785								785	785		63 60	63 60
Graines, de toutes sortes	66	9	359						425	9	434	63 75	1 35	65 10
Moutons		32								32	32		4 80	4 80
Cendre de soude	562	1	1,099						1,661	1	1,662	332 20	0 20	332 40
Acier	185	1							185	1	186	29 00	0 20	29 20
Sucre	2,531	18	33						2,564	18	2,582	512 80	3 60	516 40
Spiritueux, bière, etc	200	208	228					7	428	215	643	85 60	43 00	128 60
Tabac, brut		2						3		5	5		0 75	0 75
Suif	22	2							22	2	24	3 30	0 30	3 60
Etain	142	3	486						628	3	631	125 60	0 60	126 20
Térébenthine	18								18		18	3 60		3 60
Blé		346								346	346		6 92	6 92
Blanc de plomb	55	3						1	55	4	59	11 00	0 80	11 80
Blanc de céruse	434								434		434	86 80		86 80
Laine	1	1							1	1	2	0 15	0 15	0 30
Tous autres effets et marchandises non énumérés	3,210	1,288	887					55	4,097	1,343	5,440	819 40	268 60	1,088 00
Ecorce														
Barils, vides	3	1	5						8	1	9	1 38	0 20	1 58
Courbes pour bâtiments														
Flottes														
Bois de chauffage, sur navires	2,400								2,400		2,400	160 00		160 00
" en radeaux														
Cercles														

N° 9.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Suite.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonn'x.	Montant des péages. — Montée.	Montant des péages. — Descente.	Total, péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Echalas à houblon														
Bois de service, scié, sur navires	5	10,761	561			209			566	10,970	11,536	254 40	816 50	1,070 90
" " en radeaux		6								6	6		1 06	1 06
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux														
Liens de chemins de fer, sur navires	275								275		275	21 95		21 95
" " en radeaux														
Billots de sciage														
Douves et fonds, barils		61								61	61		6 30	6 30
" pipes		1								1	1		0 25	0 25
" Indes Occident		282								282	282		28 48	28 48
Douves, saloirs														
Bardeaux														
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux														
Bois de const., carré, sur navires	72								72		72	3 60		3 60
" " en radeaux														
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqué	17	10		1				1	17	12	29	6 80	4 80	11 60
Total, fret payant péages	33,600	81,743	9,134	10	8	209		75,533	42,742	157,495	200,237	7,049 83	22,167 83	29,217 66
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur le canal Welland:														
Cendre		80								80	80			
Maïs		133,173								133,173	133,173			
Fleur de farine		4,861								4,861	4,861			
Meubles		2								2	2			

Verrerie, de toutes sortes		2								2	2
Chevaux		2								2	2
Fer, tout autre		138								138	138
Saindoux et huile de saindoux		19								19	19
Farines, de toutes sortes		100								100	100
Viandes, autres que le lard		13								13	13
Lard		358						43		401	401
Graines, de toutes sortes		4								4	4
Spiritueux, bière, etc		14								14	14
Blé		81,946								81,946	81,946
Marchandises non énumérées		173								173	173
Bois de service, scié, sur navires		3,673						1,127		4,800	4,800
" " en radeaux		1,297								1,297	1,297
Douves et fonds, barils		6								6	6
" " pipes		311								311	311
" " Indes occidental		1,080								1,080	1,080
Douves, saloirs		1								1	1
Bois de const., carré, en radeaux		11,510								11,510	11,510
Articles en bois		1								1	1
Houille, en franchise, par ordre en conseil	6,591								6,591		6,591
Grand total, fret	40,191	220,507	9,134	10	8	209		76,703	49,333	397,429	446,762

Total, péages sur navires	4,007 58	4,131 84	8,139 42
" " passagers	247 20	1,216 55	1,463 75
" " articles en franchise $8,359 04			
Total, péages	11,304 61	27.516 22	38,820 83

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1889.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 10.—Tableau général indiquant la quantité des articles transportés sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant des péages perçus pendant l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse		4								4	4	0 80
Pommes	48	167							48	167	215	11 27
Produits agricoles, non énumérés, légumes	61	313							61	313	374	21 62
Produits agricoles, non énumérés, animaux	53	79							53	79	132	8 22
Instruments aratoires	93	1							93	1	94	10 86
Orge	540	813		343	2		3		545	1,156	1,701	61 95
Briques	6,234	307					968		7,202	307	7,509	291 36
Os	1	16		579					1	595	596	80 71
Ciment et chaux hydraulique	744	119							744	119	863	63 61
Argile, chaux et sable	15,851	5,810					2,838	100	18,689	5,910	24,599	948 95
Houille		1,642	605			1,287		19,743	605	22,572	23,277	1,428 66
Maïs	3,919	2,956				23			3,919	2,979	6,898	199 26
Bestiaux	33	269							33	269	302	20 56
Faïence et poterie	53	1					2		55	1	56	8 96
Bois de teinture et matières tinctoriales	21	1					188		209	1	210	11 64
Poisson	254	33							254	33	287	23 36
Lin et chanvre					10				10		10	0 75
Fleur de farine	654	413			17	60			671	473	1,144	62 57
Meubles	136	111							136	111	247	24 79
Gypse	2,662	393				140			2,662	533	3,195	82 70
Verre, de toutes sortes	22	42					1		23	42	65	6 14
Foin, pressé	1,153	321			61				1,214	321	1,535	67 67
Cochons	5	2							5	2	7	0 35
Chevaux	63	228							63	228	291	18 40
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	1	4							1	4	5	0 41
Fer, chemin de fer	356	727							356	727	1,083	42 17
" en gueuse	305	43				10			305	53	358	33 57
" tout autre	10,847	1,393			6			28	10,853	1,421	12,274	497 54
Cryolithe ou minerai chimique et autre minerai, excepté le fer		2								2	2	0 10
Saindoux et huile de saindoux	37	37							37	37	74	4 73
Farine, de toutes sortes	44	648							44	648	692	32 25

Viandes, autres que le lard	14	16							14	16	30	1 97
Marbre	5	2							5	2	7	1 15
Manille												
Mélasse	463	56					2,189		2,652	56	2,708	165 71
Clous	424	784							424	784	1,208	108 21
Avoine	416	1,234			5				431	1,234	1,655	95 97
Huile, en barils	417	123			3	52	470		890	175	1,065	80 98
Tourteaux oléagineux	1	13							1	14	13	0 59
Pois	457	17,819							457	17,819	18,276	367 43
Pommes de terre		251								251	251	17 24
Lard	205	185						6	205	191	396	26 83
Peinture	28	111					17		45	111	156	10 38
Poix et goudron	128	61					1,152		1,280	61	1,341	74 33
Guénilles	207	114							207	114	321	29 25
Seigle												
Résine	2	55					1,853		1,855	55	1,910	95 83
Sel	2,213	8				4			2,213	12	2,225	218 15
Pierre, pour la taille	812	1,057			850				1,662	1,057	2,719	101 57
" ouvrée	309	2					4		313	2	315	15 89
" impropre à la taille, non ouvrée	254	4,520				135			254	4,655	4,909	98 10
Graines, de toutes sortes	6,500	1,300					1	3	6,501	1,303	7,804	295 95
Moutons	3	88							3	88	91	7 09
Cendre de soude	40	5					5		45	5	50	6 21
Acier	11	5							11	5	16	1 81
Sucre	816	17					3,959		4,775	17	4,792	334 68
Spiritueux, bière, etc	230	23						4	230	27	257	35 09
Tabac, brut							3		3		3	0 12
Suif	6						200		206		206	7 76
Etain	83	86					1		84	86	170	17 37
Térébenthine		7					349		349	7	356	17 90
Blé	14,927	412							14,927	412	15,339	308 09
Blanc de plomb	11	23							11	23	34	2 90
Blanc de céruse	16	8							16	8	24	3 22
Laine		1								1	1	0 04
Tous autres effets et marchandises non énumérés	3,507	744	10		530	518		1	4,047	1,263	5,310	546 12
Ecorce												
Barils, vides	109	33			67	9			176	42	218	18 13
Courbes, pour bâtiments												
Flottes	70	4,624							70	4,624	4,694	82 32
Bois de chauffage, sur navires	2,665	5,253	150		75				2,890	5,253	8,143	197 79
" en radeaux		186								186	186	3 89
Cercles	3	1			6				9	1	10	1 10
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	26,764	14,024	172	442		17	20		26,956	14,483	41,439	1,113 58
" en radeaux		68								68	68	3 01
Mâts, espars et poteaux de télég., sur navires												
" " en radeaux	2	24,895							2	24,895	24,897	623 10
Liens de chemin de fer, sur navires	3,162		256						3,418		3,418	68 32
Billots de sciage	3	22,840							3	22,840	22,843	522 45

N° 10.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité des articles transportés, etc.—*Fin.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports. américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Douves et fonds, barils	.....	116	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	116	116	3 63
" pipes	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" Indes occidentales	20	712	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20	712	732	26 86
Douves, saloirs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bardeaux	20	36	.....	.....	3	.....	.....	.....	23	36	59	12 75
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	9	2	10	.....	.....	.....	.....	.....	19	2	21	4 40
" " en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bois de construction, carré, sur navires	444	2,442	.....	.....	.....	.....	.....	.....	444	2,462	2,906	37 86
" " en radeaux	413	3,800	.....	.....	.....	.....	.....	.....	413	3,800	4,213	103 84
Traverses	.....	11,612	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11,612	11,612	30 23
Articles en bois et bois en partie fabriqué	64	14	.....	.....	.....	.....	.....	.....	64	14	78	13 10
Total du fret payant péages	110,443	136,683	1,203	1,364	1,635	2,255	14,223	19,905	127,504	160,207	287,711	10,026 22
Houille, en franchise, par ordre en conseil	51,827	.....	.....	.....	.....	.....	49,793	.....	101,620	.....	101,620	
Pierre " "	1,250	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,250	.....	1,250	
Maïs " "	.....	5,308	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,308	5,308	
Ciment et chaux hydraulique, en fr., p. O. en C.	.....	29	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	29	29	
Argile, chaux et sable " "	.....	.....	.....	.....	.....	.....	80	.....	80	.....	80	
Marchandises " "	20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20	.....	20	
Bois de service " "	268	167	.....	.....	.....	.....	.....	.....	268	167	435	
Grand total du fret	163,808	142,187	1,203	1,364	1,635	2,255	64,096	19,905	230,742	165,711	396,453	

Total des péages sur navires		5,749 73
" " passagers		920 48
" " articles en franchise	$5,024 46	.....
Total des péages		16,696 43

B. H. TEAKLES,
Premier commis, reveeu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1889.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 11—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux d'Ottawa, et le montant du revenu perçu pendant l'exercice expiré le 30 juin 1889.

Articles	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse		46								46	46	8 74
Pommes	10	37							10	37	47	2 60
Produits agricoles, non énumérés, légumes		56								56	56	3 39
Produits agricoles, non énumérés, animaux		1,597								1,597	1,597	144 59
Instruments aratoires	4	16							4	16	20	2 93
Orge		708								708	708	47 35
Briques	3	110							3	110	113	6 39
Os		18								18	18	1 60
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique	3	28							3	28	31	2 63
Argile, chaux et sable		7,832								7,832	7,832	203 88
Houille		327								327	327	10 90
Maïs												
Bestiaux		558								558	558	35 18
Coton, brut												
Poterie et faïence												
Bois de teinture et matières tinctoriales	2								2		2	0 19
Poisson												
Lin et chanvre												
Fleur de farine		27								27	27	1 19
Meuble	11	42							11	42	53	6 89
Gypse												
Verrerie, de toutes sortes												
Foin, pressé	5	646							5	646	651	57 20
Cochons		88								88	88	6 31
Chevaux	20	235							20	235	255	13 58
Peaux vertes et salées, cornes et sabots		36								36	36	3 36
Glace												
Fer, chemin de fer												
" en gueuse	5								5		5	0 30

N° 11.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Suite.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Fer, tout autre	19	37							19	37	56	3 76
Cryolithe ou minerai chimique et autre minerai, excepté le fer		1,444								1,444	1,444	72 20
Saindoux et huile de saindoux		6								6	6	0 59
Farines, de toutes sortes		7								7	7	0 69
Viandes, autres que le lard		39								39	39	3 83
Mélasse	2	2							2	2	4	0 58
Clous	3								3		3	0 30
Avoine		696								696	696	45 45
Huile	4	8							4	8	12	1 45
Tourteaux oléagineux												
Pois		1,504								1,504	1,504	108 36
Pommes de terre	2	494							2	494	496	34 08
Lard	4	41							4	41	45	3 39
Peinture												
Poix et goudron												
Guénilles		48								48	48	8 57
Seigle		1								1	1	0 10
Résine												
Sel	5								5		5	0 20
Pierre, pour la taille		4								4	4	0 34
" ouvrée												
" impropre à la taille, non ouvrée												
Graines, de toutes sortes		18								18	18	1 78
Moutons		393								393	393	27 93
Sucre	4	5							4	5	9	1 35
Spiritueux, bière, etc		1								1	1	0 19
Tabac, brut												
Suif		69								69	69	4 51
Etain		1								1	1	0 19
Térébenthine												
Blé		29								29	29	2 78
Blanc de plomb		2								2	2	0 38
Blanc de céruse												
Laine		1								1	1	0 10

Tous autres effets et marchandises non énumérés	61	286							61	286	347	47 05
Ecorce												
Barils, vides		66								66	66	8 06
Courbes, pour bâtiments												
Flottes		17,600								17,600	17,600	250 46
Bois de chauffage, sur navires		59,254		2,600						61,854	61,854	2,454 43
" en radeaux		6,450		366						6,816	6,816	93 16
Cercles		14								14	14	1 19
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	2	394,695		155,775					2	550,470	550,472	43,773 50
" " en radeaux		3,964								3,964	3,964	46 49
Mâts, espars et poteaux de télég., sur navires												
" " en radeaux												
Traverses de chemin de fer, sur navires		1,674		31						1,705	1,705	164 60
" en radeaux		1,718								1,718	1,718	161 27
Billots de sciage		10,382								10,382	10,382	237 26
Douves et fonds, barils		1								1	1	0 15
Bardeaux		244		304						548	548	415 48
Piquets et perches pour clôtures, sur navires												
" " en radeaux		11								11	11	2 32
Bois de construction, carré, sur navires												
" " en radeaux		4,570								4,570	4,570	76 32
Traverses		80								80	80	0 50
Articles en bois et bois en partie fabriqué	3								3		3	0 60
Total du fret payant péages	172	518,266		159,076					172	677,342	677,514	48,615 14
Flottes, en franchise, par ordre en conseil		17,587								17,587	17,587	
Bois de serv., scié, en rade'x, en franc., par O.C		1,496								1,496	1,496	
Billots de sciage "		2,275								2,275	2,275	
Bois de construction, carré "		6,240								6,240	6,240	
Traverses "		20								20	20	
Grand total du fret	172	545,884		159,076					172	704,960	705,132	

Total, péages sur navires		4,833 76
" passagers		188 73
" marchandises en franchise	$343.37	
" amendes		2 00
Revenu total, à part les loyers de pouvoirs d'eau		53,639 63

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1889.

N° 12.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Chambly, et le montant du revenu perçu durant l'exercice terminé le 30 juin 1889.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes		622						87		709	709	58 05
Produits agricoles, non énumérés, légumes	12	206							12	206	218	7 27
Produits agricoles, non énumérés, animaux	9	30							9	30	39	1 30
Instruments aratoires		9								9	9	0 90
Orge			373						373		373	30 64
Briques	271							3,493	271	3,493	3,764	362 34
Os			277						277		277	27 70
Soufre								16		16	16	1 60
Ciment et chaux hydraulique												
Argile, chaux et sable	243							4.424	243	4,424	4,667	482 56
Houille								120,104		120,104	120,104	11,723 82
Maïs												
Bestiaux		48								48	48	1 60
Coton, brut												
Faïence et poterie		10								10	10	1 00
Bois de teinture et matières tinctoriales	3							133	3	133	136	13 30
Poisson												
Lin et chanvre												
Fleur de farine	324	11							324	11	335	11 38
Meubles	27							1	27	1	28	1 00
Gypse												
Verrerie, de toutes sortes												
Foin, pressé	146	1,325	622						768	1,325	2,093	109 13
Cochons												
Chevaux		21								21	21	0 70
Peaux vertes et salées, cornes et sabots		3								3	3	0 10
Glace												
Fer, chemin de fer												

" en gueuse												
" tout autre								25		25	25	2 50
Minerai de fer												
Cryolithe ou minerai chimique, et autre minerai, excepté le fer												
Saindoux et huile de saindoux												
Farine, de toutes sortes												
Viandes, autres que le lard												
Marbre												
Manille												
Mélasse	48							2,195	48	2,195	2,243	219 44
Clous	3								3		3	0 10
Avoine		1,104								1,104	1,104	36 83
Huile, en barils	24							523	24	523	547	52 98
Tourteaux oléagineux												
Pois		192								192	192	7 55
Pommes de terre												
Lard	6								6		6	0 20
Peinture								12		12	12	1 20
Poix et goudron								890		890	890	89 00
Guénilles												
Seigle	9								9		9	0 30
Résine								2,117		2,117	2,117	211 70
Sel	288							148	288	148	436	37 48
Pierre, pour la taille		200						827		1,027	1,027	96 04
" ouvrée												
" impropre à la taille, non ouvrée												
Graines, de toutes sortes		6								6	6	0 20
Moutons		114								114	114	3 80
Cendre de soude												
Acier	12								12		12	0 40
Sucre	6							3,752	6	3,752	3,758	375 40
Spiritueux, bière, etc												
Tabac, brut								3		3	3	0 30
Suif								53		53	53	5 30
Etain												
Térébenthine								342		342	342	34 20
Blé	3								3		3	0 10
Blanc de plomb	3								3		3	0 10
Blanc de céruse												
Laine												
Tous autres effets et marchandises non énumérés	330	278	130					1,743	460	2,021	2,481	194 68
Ecorce												
Barils, vides												
Courbes pour bâtiments												
Flottes	333								333		333	18 21
Bois de chauffage, sur navires			780						780		780	26 00
" " en radeaux												
Cercles												

N° 12.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Echalas à houblon	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Bois de service, scié, sur navires	4,492	1,261	77,650	8,886	...	...	...	380	82,142	10,527	92,669	5,424 17
" " en radeaux	9	...	...	...	...	...	...	...	9	...	9	3 34
Mâts, espars et poteaux de télégr., sur navires	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
" " en radeaux	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Traverses de chemin de fer, sur navires	3,739	750	520	3,075	...	...	...	...	4,259	3,825	8,084	645 26
Bardeaux	59	...	28	...	...	...	...	...	87	...	87	12 34
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Bois de construction, carré, sur navires	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Bois de construction, carré, en radeaux	126	...	...	...	...	...	...	...	126	...	126	12 59
Traverses	14	...	...	...	...	...	...	...	14	...	14	0 24
Articles en bois et bois en partie fabriqué	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Total, fret payant péages	10,539	6,190	80,380	11,961	...	...	...	141,268	90,919	159,419	250,338	20,346 34
Houille, en franchise, par ordre en conseil	307	...	...	...	...	...	...	...	307	...	307	
Grand total, fret	10,846	6,190	80,380	11,961	...	...	...	141,268	91,226	159,419	250,645	

Total des péages sur navires		2,862 01
" passagers		62 08
" marchandises en franchise	$30 70	
Quaiage et emmagasinage		...
Amendes et dommages		15 00
Autres recettes		...
Revenu total, à part les loyers de pouvoirs d'eau		23,285 43

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1886.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 13.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité des articles transportés sur le canal Rideau et le montant du revenu perçu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1889.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse		31								31	31	7 40
Pommes		59								59	59	2 48
Produits agricoles non énumérés, légumes	18								18		18	0 48
do do animaux	152	575							152	575	727	35 01
Instruments aratoires	35	78							35	78	113	12 82
Orge	276								276		276	6 52
Briques	308	145							308	145	453	11 19
Os	4	28							4	28	32	1 32
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique	127	19							127	19	146	4 28
Argile, chaux et sable	18	6							18	6	24	0 58
Houille		11,976								11,976	11,976	535 17
Maïs		62								62	62	2 04
Bestiaux	4								4		4	0 11
Coton, brut												
Faïence et poterie	17	3							17	3	20	2 58
Bois de teinture et matières tinctoriales		2								2	2	0 18
Poisson	166	7							166	7	173	4 18
Lin et chanvre												
Fleur de farine	45	329							45	329	374	11 13
Meubles	29	19							29	19	48	4 90
Gypse												
Verrerie, de toutes sortes	10	3							10	3	13	1 16
Foin, pressé	295	21							295	21	316	14 16
Cochons												
Chevaux	4	9							4	9	13	0 37
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	1	8							1	8	9	0 26
Glace												
Fer, chemin de fer	1								1		1	0 05
" en gueuse	321								321		321	9 63
" tout autre	252	21							252	21	273	7 32

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Cryolithe, minerai chimique et autres minerais, excepté le fer	60	1,202							60	1,202	1,262	63 10
Saindoux et huile de saindoux	20	2							20	2	22	0 61
Farines, de toutes sortes	33	9							33	9	42	1 08
Viandes, autres que le lard	1	2							1	2	3	0 08
Marbre	11	5							11	5	16	1 42
Manille												
Mélasse	88	7							88	7	95	8 42
Clous	210	1							210	1	211	18 85
Avoine	1	2							1	2	3	0 09
Huiles, en barils	50	100							50	100	150	14 28
Tourteaux oléagineux		6								6	6	0 18
Pois	8	3							8	3	11	0 29
Pommes de terre	77	24							77	24	101	2 58
Lard	50	42							50	42	92	2 72
Peinture	5								5		5	0 45
Poix et goudron	13								13		13	1 14
Guénilles	1	16							1	16	17	2 37
Seigle	15								15		15	0 37
Résine												
Sel	727	152							727	152	879	31 08
Pierre pour la taille	479	448							479	448	927	32 45
" ouvrée	1								1		1	0 18
" impropre à la taille, non ouvrée	143	1,152							143	1,152	1,295	30 60
Graines, de toutes sortes	33	2							33	2	35	0 91
Moutons	4	2							4	2	6	0 16
Cendre de soude	25								25		25	2 18
Acier	2								2		2	0 05
Sucre	422	36							422	36	458	43 23
Spiritueux, bière, etc	100	22							100	22	122	11 06
Tabac, brut		1								1	1	0 03
Suif	1								1		1	0 03
Etain	10								10		10	1 07
Térébenthine												
Blé	9	229							9	229	238	6 18

Blanc de plomb	7								7		7	0 63
Blanc de céruse	11	5							11	5	16	1 40
Laine	5								5		5	0 13
Tous autres effets et marchandises non énumérés	642	337							642	337	979	125 10
Ecorce	7	76							7	76	83	3 77
Barils, vides	20								20		20	1 54
Courbes pour bâtiments												
Flottes	724	106							724	106	830	14 53
Bois de chauffage, sur navires	19,308	3,368							19,308	3,368	22,676	418 38
Echalas à houblon	62								62		62	9 00
Bois de service, scié, sur navires	42,847	8,828	7,715						50,562	8,828	59,390	2,289 04
" " en radeaux	7	15							7	15	22	1 08
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur nav.	519								519		519	41 52
" " en rad.												
Traverses de chemin de fer, sur navires	6,663		226						6,889		6,889	785 17
" " sur radeaux												
Billots de sciage	400	276							400	276	676	15 42
Douves et fonds, barils		1								1	1	0 02
" " pipes												
" " Indes Occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux	22	22							22	22	44	7 20
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	17	3							17	3	20	3 08
" " en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires												
" " en radeaux		220								220	220	6 36
Traverses	261								261		261	4 52
Articles en bois et bois en partie fabriqué	4	3							4	3	7	1 20
Total du fret payant péages	76,208	30,126	7,941						84,149	30,126	114,275	4,681 65
Houille, en franchise, par arrêté du conseil	2,096								2,096		2,096	
Grand total, fret	78,304	30,126	7,941						86,245	30,126	116,371	

Total des péages sur navires		2,082 37
" passagers		100 22
" houille en franchise	$55.94	
Quaiage et emmagasinage		35 78
Amendes et dommages		17 40
Autres recettes		222 40
Revenu total, à part les loyers de pouvoirs d'eau		7,139 82

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1889.

[1889]

ANNEXE A.—*Suite*—CANAUX.

N° 14.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Saint-Pierre, et le montant du revenu perçu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Poisson	41	96	.....	.....	.....	.....	.....	.....	41	996	1,037	10 37
Farine	1,601	391	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,601	391	1,992	19 92
Houille	2,281	21,304	.....	160	.....	.....	.....	.....	2,281	21,464	23,745	237 45
Bois de service	3,895	1,398	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,895	1,398	5,293	52 93
Autres produits agricoles	7,535	5,826	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7,535	5,826	13,361	133 61
Autres marchandises	1,251	255	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,251	255	1,506	15 06
Total du fret payant péages	16,604	30,170	.....	160	.....	.....	.....	.....	16,604	30,330	46,934	469 34
Péages sur navires												2,041 16
Revenu total												2,510 50

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.
OTTAWA, 30 novembre 1889.

ANNEXE A.—*Suite*—CANAUX.

N° 15—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux de la Vallée de la Trent, et le montant du revenu perçu, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1889.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Tous autres effets et marchandises non énumérés	1								1		1	0 03
Ecorce												
Bois de chauffage, sur navires	12,897								12,897		12,897	133 47
Bois de service, scié, sur navires	449								449		449	3 23
Traverses de chemins de fer, sur navires	141								141		141	4 81
" " en radeaux												
Billots de sciage	1,225								1,225		1,225	24 60
Douves, saloirs												
Bardeaux	74								74		74	9 41
Poteaux et perches de clôtures, sur navires												
" " en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires												
" " en radeaux	505	200							505	200	705	14 25
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqué												
Pierre, brute	661								661		661	4 40
Total, fret payant péages	15,953	200							15,953	200	16,153	194 20

Péages sur navires	57 75
" passagers	7 77
Revenu total, à part les loyers de pouvoirs d'eau	259 72

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1889.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE A.—

N° 16.—DÉTAILS du mouvement du trafic sur les canaux sous-mentionnés, et

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Classe n° 1.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Navires à vapeur canadien	266,065	3,705 54	606,226	3,640 77	58,826	195 07
Navires à vapeur américains	252,706	3,795 32	18,218	129 45	529	7 19
Voiliers canadiens	261,477	4,926 18	867,135	9,433 80	57,364	938 85
Voiliers américains	158,787	3,551 07	84,359	685 13	132,648	1,720 90
Total, classe n° 1	939,035	15,978 11	1,575,938	13,889 15	249,367	2,862 01
Classe n° 2.	Nombre.		Nombre.		Nombre.	
Passagers	3,071	125 23	48,242	2,384 23	3,713	62 08
Classe n° 3.	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Briques	71	2 59	7,747	327 06	3,764	362 34
Soufre	15	2 25	.....	.....	16	1 60
Ciment et chaux hydraulique	284	40 59	2,482	306 46	.....	.....
Argile, chaux et sable	1,170	129 89	24,904	994 70	4,667	482 56
Poisson	173	25 82	507	56 36	.....	.....
Gypse	715	43 94	3,198	83 15	.....	.....
Fer, chemin de fer	93	10 02	12,142	1,701 02	.....	.....
" en gueuse	1,602	267 75	4,819	702 72	.....	.....
" tout autre	1,343	224 29	14,077	767 99	25	2 50
Sel	294	13 35	4,427	548 45	436	37 48
Acier	.....	.....	30	4 50	.....	.....
Pierre pour la taille	4,737	947 40	5,561	527 87	1,027	96 04
Pommes	902	33 72	1,676	230 42	709	58 05
Orge	6,261	883 29	1,701	61 95	373	30 64
Maïs	269,962	53,992 40	7,787	217 17	.....	.....
Coton, brut	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lin et chanvre	.....	.....	10	0 75	.....	.....
Fleur de farine	13,378	1,846 17	3,284	383 57	335	11 38
Foin, pressé	18	0 40	1,645	84 17	2,093	109 13
Farines, toutes sortes	13,112	2,584 96	740	39 45	.....	.....
Tourteaux oléagineux	.....	.....	14	0 59	.....	.....
Avoine	19,703	3,940 60	1,662	97 02	1,104	36 83
Pois	708	70 80	21,210	435 34	192	7 55
Pommes de terre	.....	.....	261	18 74	.....	.....
Seigle	1,106	206 45	7	1 05	9	0 30
Graines, toutes sortes	84	16 39	8,238	361 05	6	0 20
Tabac, brut	.....	.....	8	0 87	3	0 30
Blé	142,740	26,918 15	15,685	315 01	3	0 10
Tous autres produits agricoles, légumes	7	0 14	669	65 87	218	7 27
Os	.....	.....	711	97 96	277	27 70
Bestiaux	.....	.....	346	27 16	48	1 60
Cochons	.....	.....	26	3 20	.....	.....
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	5	1 00	23	3 11	3	0 10
Chevaux	8	1 40	342	26 05	21	0 70
Saindoux et huile de saindoux	38	7 60	160	17 63	.....	.....
Viandes, autres que le lard	17	3 40	42	3 77	.....	.....
Lard	502	100 40	439	33 28	6	0 20
Moutons	.....	.....	123	11 89	114	3 80
Suif	123	18 50	230	11 36	53	5 30

Suite—CANAUX.

montant des péages perçus pendant l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Canaux d'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
169,302	669 49	69,008	719 38	17,517	350 34	3,504	53 75
.....	.....	562	14 61	.....	.....	610	4 00
208,125	2,941 51	97,069	1,107 73	84,288	1,685 76	.....	.....
53,271	1,222 76	17,936	240 65	253	5 06	.....	.....
430,698	4,833 76	184,575	2,082 37	102,058	2,041 16	4,114	57 75
Nombre.		Nombre.		Nombre.		Nombre.	
14,248	188 73	3,527	100 22	.....	.....	777	7 77
Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
113	6 39	453	11 19	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
31	2 63	146	4 28	.....	.....	.....	.....
7,832	203 88	24	0 58	.....	.....	.....	.....
.....	.....	173	4 18	1,037	10 37	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1	0 05	.....	.....	.....	.....
5	0 30	321	9 63	.....	.....	.....	.....
56	3 76	273	7 32	.....	.....	.....	.....
5	0 20	879	31 08	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4	0 34	927	32 45	.....	.....	.....	.....
47	2 60	59	2 48	.....	.....	.....	.....
708	47 35	276	6 52	.....	.....	.....	.....
.....	.....	62	2 04	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
27	1 19	374	11 13	1,992	19 92	.....	.....
651	57 20	316	14 16	.....	.....	.....	.....
7	0 69	42	1 08	.....	.....	.....	.....
.....	.....	6	0 18	.....	.....	.....	.....
696	45 45	3	0 09	.....	.....	.....	.....
1,504	108 36	11	0 29	.....	.....	.....	.....
496	34 08	101	2 58	.....	.....	.....	.....
1	0 10	15	0 37	.....	.....	.....	.....
18	1 78	35	0 91	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1	0 03	.....	.....	.....	.....
29	2 78	238	6 18	.....	.....	.....	.....
56	3 39	18	0 48	13,361	133 61	.....	.....
18	1 60	32	1 32	.....	.....	.....	.....
558	35 18	4	11 00	.....	.....	.....	.....
88	6 31	.....	.....	.....	.....	.....	.....
36	3 36	9	0 26	.....	.....	.....	.....
255	13 58	13	0 37	.....	.....	.....	.....
6	0 59	22	0 61	.....	.....	.....	.....
39	3 83	3	0 08	.....	.....	.....	.....
45	3 39	92	2 72	.....	.....	.....	.....
393	27 93		0 16	.....	.....	.....	.....
69	4 51	1	0 03	.....	.....	.....	.....

N° 16.—Détails du mouvement du trafic sur les canaux sous-

Articles.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Classe n° 3—Fin.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Laine	84	16 00	3	0 34	.....	.....
Tous autres produits agricoles, animaux	.....	.....	642	84 72	39	1 30
Total, classe n° 3	479,254	92,349 66	147,578	8,653 77	15,541	1,284 97
Classe n° 4.						
Alcalis, potasse et perlasse	84	16 75	70	14 00	.....	.....
Instruments aratoires	.....	.....	114	14 86	9	0 90
Faïence et poterie	143	4 07	587	115 16	10	1 00
Bois de teint. et matières tinctor.	.....	.....	220	13 64	136	13 30
Meubles	55	10 15	621	99 59	28	1 00
Verrerie, de toutes sortes	9	0 67	523	97 74	.....	.....
Marbre	4,697	704 55	15	2 75	.....	.....
Manille	20	3 00	16	3 20	.....	.....
Mélasse	268	38 54	2,803	184 71	2,243	219 44
Clous	183	12 41	3,299	526 41	3	0 10
Huile, en barils	282	12 57	1,491	166 18	547	52 98
Peinture	453	64 30	408	60 78	12	1 20
Poix et goudron	.....	.....	1,510	108 13	890	89 00
Guénilles	.....	.....	383	41 65	.....	.....
Résine	.....	.....	1,952	104 23	2,117	211 70
Cendre de soude	403	13 05	1,712	338 61	.....	.....
Acier	559	83 74	172	26 51	12	0 40
Sucre	1,754	239 65	7,374	851 08	3,758	375 40
Pierre, ouvrée	300	55 68	332	19 29	.....	.....
Etain	30	0 57	801	143 57	.....	.....
Térébenthine	.....	.....	374	21 50	342	34 20
Blanc de plomb	2	0 04	93	14 70	3	0 10
Blanc de céruse	275	41 25	458	90 02	.....	.....
Whisky et tous autres spiritueux	253	42 38	900	163 69	.....	.....
Marchandises non énumérées	22,595	3,394 68	10,750	1,634 12	2,481	194 68
Total, classe n° 4	32,365	4,738 05	36,978	4,856 12	12,591	1,195 40
Classe n° 5.						
Ecorce	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Barils, vides	341	45 15	227	19 71	.....	.....
Courbes, pour bâtiments	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Flottes	429	5 09	4,694	82 32	333	18 21
Bois de chauffage, sur navires	17,922	753 34	10,543	357 79	780	26 00
" en radeaux	.....	.....	186	3 89	.....	.....
Bois de service, scié, sur navires	74,289	12,800 48	52,975	2,184 48	92,669	5,424 17
" en radeaux	.....	.....	74	4 07	9	3 34
Cercles	.....	.....	10	1 10	.....	.....
Trav. de chemins de fer, sur nav.	603	76 66	3,693	90 27	8,084	645 26
" en rad'x.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux	.....	.....	24,897	623 10	.....	.....
Bois de constr. carré, sur navires	54,319	8,145 94	2,978	41 46	.....	.....
" en radeaux	80	8 89	4,213	103 84	126	12 59
Articles en bois et bois en partie fabriqué	68	27 20	107	24 70	.....	.....
Bardeaux	23	13 77	59	12 75	87	12 34
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	.....	.....	21	4 40	.....	.....

mentionnés, et le montant des péages perçus, etc.—*Suite.*

Canaux d'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
1	0 10	5	0 13	.....	.....	.....	.....
1,597	144 59	727	35 01	.....	.....	.....	.....
15,391	767 44	5,668	190 08	16,390	163 90	.....	.....
46	8 74	31	7 40	.....	.....	.....	.....
20	2 93	113	12 82	.....	.....	.....	.....
.....	.....	20	2 58	.....	.....	.....	.....
2	0 19	2	0 18	.....	.....	.....	.....
53	6 89	48	4 90	.....	.....	.....	.....
.....	.....	13	1 16	.....	.....	.....	.....
.....	.....	16	1 42	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4	0 58	95	8 42	.....	.....	.....	.....
3	0 30	211	18 85	.....	.....	.....	.....
12	1 45	150	14 28	.....	.....	.....	.....
.....	.....	5	0 45	.....	.....	.....	.....
.....	.....	13	1 14	.....	.....	.....	.....
48	8 57	17	2 37	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	25	2 18	.....	.....	.....	.....
.....	.....	2	0 05	.....	.....	.....	.....
9	1 35	458	43 23	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1	0 18	.....	.....	.....	.....
1	0 19	10	1 07	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2	0 38	7	0 63	.....	.....	.....	.....
.....	.....	16	1 40	.....	.....	.....	.....
1	0 19	122	11 06	.....	.....	.....	.....
347	47 05	979	125 10	1,506	15 06	1	0 03
548	78 81	2,354	260 87	1,506	15 06	1	0 03
.....	.....	83	3 77	.....	.....	.....	.....
66	8 06	20	1 54	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
17,600	250 46	830	14 53	.....	.....	.....	.....
61,854	2,454 43	22,676	418 38	.....	.....	12,897	133 47
6,816	93 16	.....	.....	.....	.....	.....	.....
550,472	43,773 50	59,390	2,289 04	5,293	52 93	449	3 23
3,964	46 49	22	1 08	.....	.....	.....	.....
14	1 19	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1,705	164 60	6,889	785 17	.....	.....	141	4 81
1,718	161 27	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	519	41 52	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4,570	76 32	220	6 36	.....	.....	705	14 25
3	0 60	7	1 20	.....	.....	.....	.....
548	415 48	44	7 20	.....	.....	74	9 41
.....	.....	20	3 08	.....	.....	.....	.....

N° 16.—Détails du mouvement du trafic sur les canaux sous-

Articles.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Classe n° 5—Fin.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Billots de sciage	5,650	206 55	22,843	522 45	.....	.....
Douves et fonds, barils	87	9 05	61	6 30	.....	.....
" " pipes	757	141 43	117	3 88	.....	.....
" " Indes occident.	1,194	223 32	1,014	55 34	.....	.....
" " saloirs	2	0 15	.....	.....	.....	.....
Traverses	.....	.....	11,612	30 23	14	0 24
Echalas	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total, classe n° 5	155,764	22,457 02	140,324	4,172 08	102,102	6,142 15
Classe spéciale.						
Houille	229,791	45,136 62	156,280	21,345 51	120,104	11,723 82
Cryolithe ou minerai chimique	.....	.....	1,094	54 70	.....	.....
Minerai de fer	11,726	586 30	.....	.....	.....	.....
Pierre, non ouvrée, impropre à la taille	7,185	636 91	5,694	161 70	.....	.....
Glace	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total, classe sépciale	248,702	46,359 83	163,068	21,561 91	120,104	11,723 82
Total, fret et péages	916,086	182,007 90	487,948	55,517 26	250,338	23,270 43
Bois de c. et autre, en franchise	1,416	75 60	19,441	2,195 64	.....	.....
Blé, maïs, fleur de farine, fer, sel, houille, etc., etc., en franchise	20,752	3,112 82	335,827	11,187 86	307	30 70
Grands totaux, passagers et tonnage des navires non compris	938,254	185,196 32	843,216	68,900 76	250,645	23,301 13

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 30 novembre 1889.

mentionnés, et le montant des péages perçus, etc—*Suite.*

Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
11	2 32	.....	.....	.....	.....	.....	.....
10,382	237 26	676	15 42	.....	.....	1,225	24 60
1	0 15	1	0 02	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
80	0 50	261	4 52	.....	.....	.....	.....
.....	.....	62	9 00	.....	.....	.....	.....
659,804	47,685 79	91,720	3,601 83	5,293	52 93	15,491	189 77
327	10 90	11,976	535 17	23,745	237 45	.....	.....
1,444	72 20	1,262	63 10	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1,295	30 60	.....	.....	661	4 40
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1,771	83 10	14,533	628 87	23,745	237 45	661	4 40
677,514	53,637 63	114,275	6,864 24	46,934	2,510 50	16,153	259 72
27,618	343 37	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	2,096	55 94	.....	.....	.....	.....
705,132	53,981 00	116,371	6,920 18	46,934	2,510 50	16,153	259 72

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE A—

N° 17.—SOMMAIRE du mouvement des canaux sous-mentionnés de chaque espèce d'effets passant par ces canaux.

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Navires de toutes sortes	939,035	15,978 11	1,575,938	13,889 15	249,367	2,862 01
	Nombre.		Nombre.		Nombre.	
Passagers	3,071	125 23	48,242	2,384 23	3,713	62 08
Produits de la forêt.	Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.	
Ecorces	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Courbes pour bâtiments	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Flottes	429	5 09	4,694	82 32	333	18 21
do ..... En fr.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bois de chauffage	17,922	753 34	10,729	361 68	780	26 00
Cercles et échalas à houblon	.....	.....	10	1 10	.....	.....
Bois de service scié	74,289	12,800 48	53,049	2,188 55	92,678	5,427 51
do ..... En fr.	.....	.....	6,532	.....	.....	.....
Mâts, espars, etc	.....	.....	24,897	623 10	.....	.....
Liens de chemins de fer	603	76 66	3,693	90 27	8,084	645 26
Billots de sciage	5,650	206 55	22,843	522 45	.....	.....
do ..... En fr.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Douves, de toutes sortes	2,040	373 95	1,192	65 52	.....	.....
do ... En fr.	.....	.....	1,398	.....	.....	.....
Bardeaux	23	13 77	59	12 75	87	12 34
Piquets et perches	.....	.....	21	4 40	.....	.....
Bois de construction, carré	54,399	8,154 83	7,191	145 30	126	12 59
do .. En fr.	1,416	.....	11,510	.....	.....	.....
Traverses	.....	.....	11,612	30 23	14	0 24
do ..... En fr.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total	156,771	22,384 67	159,430	4,127 67	102,102	6,142 15
Animaux.						
Bestiaux	.....	.....	346	27 16	48	1 60
Cochons	.....	.....	26	3 20	.....	.....
Chevaux	8	1 40	342	26 05	21	0 70
do ..... En fr.	1	.....	3	.....	.....	.....
Moutons	.....	.....	123	11 89	114	3 80
Total	9	1 40	840	68 30	183	6 10
Produits des animaux.						
Os	.....	.....	711	97 96	277	27 70
Cornes et sabots, peaux vertes et salées, bruts	5	1 00	23	3 11	3	0 10
Saindoux et huile de saindoux	38	7 60	160	17 63	.....	.....
do .. En fr.	.....	.....	19	.....	.....	.....
Viandes, autres que le lard	17	3 40	42	3 77	.....	.....
do .. En fr.	.....	.....	13	.....	.....	.....

Suite—CANAUX.

pour l'exercice finissant le 30 juin 1889, indiquant la quantité totale et le montant des péages perçus.

Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
430,698	4,833 76	184,575	2,082 37	102,058	2,041 16	4,114	57 75
Nombre.		Nombre.		Nombre.		Nombre.	
14,248	188 73	3,527	100 22	.....	.....	777	7 77
Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
.....	.....	83	3 77	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
17,600	250 46	830	14 53	.....	.....	.....	.....
17,587	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
68,670	2,547 59	22,676	418 38	.....	.....	12,897	133 47
14	1 19	62	9 00	.....	.....	.....	.....
554,436	43,819 99	59,412	2,290 12	5,293	52 93	449	3 23
1,496	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	519	41 52	.....	.....	.....	.....
3,423	325 87	6,889	785 17	.....	.....	141	4 81
10,382	237 26	676	15 42	.....	.....	1,225	24 60
2,275	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1	0 15	1	0 02	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
548	415 48	44	7 20	.....	.....	74	9 41
11	2 32	20	3 08	.....	.....	.....	.....
4,570	76 32	220	6 36	.....	.....	705	14 25
6,240	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
80	0 50	261	4 52	.....	.....	.....	.....
20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
687,353	47,677 13	91,693	3,599 09	5,293	52 93	15,491	189 77
558	35 18	4	0 11	.....	.....	.....	.....
88	6 31	.....	.....	.....	.....	.....	.....
255	13 58	13	0 37	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
393	27 93	6	0 16	.....	.....	.....	.....
1,294	83 00	23	0 64	.....	.....	.....	.....
18	1 60	32	1 32	.....	.....	.....	.....
36	3 36	9	0 26	.....	.....	.....	.....
6	0 59	22	0 61	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
39	3 83	3	0 08	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

N° 17.—Sommaire du mouvement du trafic sur

Articles.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Produit des animaux—Suite.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Lard	502	100 40	439	33 28	6	0 20
do En fr.			401			
Suif	123	18 50	230	11 36	53	5 30
Laine	84	16 00	3	0 34		
Produits agricoles non énumérés, animaux			642	84 72	39	1 30
Total	769	146 90	2,683	252 17	378	34 60
Produits agricoles.						
Produits agricoles non énumérés, légumes	7	0 14	669	65 87	218	7 27
do En fr.	21					
Pommes	902	33 72	1,676	230 42	709	58 05
Orge	6,261	883 29	1,701	61 95	373	30 64
Coton, brut						
Maïs	269,962	53,992 40	7,787	217 17		
do En fr.			138,481			
Lin et chanvre			10	0 75		
Farine	13,378	1,846 17	3,284	383 57	335	11 38
do En fr.			4,861			
Foin, pressé	18	0 40	1,645	84 17	2,093	109 13
Farines, toutes sortes	13,112	2,584 96	740	39 45		
do En fr.	31		100			
Manille	20	3 00	16	3 20		
Avoine	19,703	3,940 60	1,662	97 02	1,104	36 83
Pois	708	70 80	21,210	435 34	192	7 55
Pommes de terre			261	18 74		
Seigle	1,106	206 45	7	1 05	9	0 30
Graines—lin, trèfle et herbe	84	16 39	8,238	361 05	6	0 20
do En fr.	291		4			
Tabac, brut			8	0 87	3	0 30
Blé	142,740	26,918 15	15,685	315 01	3	0 10
do En fr.			81,946			
Total	468,344	90,496 47	289,991	2,315 63	5,045	261 75
Manufactures.						
Alcalis, potasse et perlasse	84	16 75	70	14 00		
do En fr.			80			
Instruments aratoires			114	14 86	9	0 90
Barils, vides	341	45 15	227	19 71		
do En fr.	2					
Briques	71	2 59	7,747	327 06	3,764	362 34
do En fr.	156					
Ciment et chaux hydraulique	284	40 59	2,482	306 46		
do En fr.	139		29			
Faïence et poterie	143	4 07	587	115 16	10	1 00
do En fr.	347					
Meubles	55	10 15	621	99 59	28	1 00
do En fr.	1					
Verrerie, de toutes sortes	9	0 67	523	97 74		
do En fr.	135		2			
Fer, chemin de fer	93	10 02	12,142	1,701 02		
do En fr.	10,761					
Fer, en gueuse	1,602	267 75	4,819	702 72		
do En fr.	489					

les canaux sous-mentionnés, etc.—*Suite.*

Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
45	3 39	92	2 72	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...
69	4 51	1	0 03	...	...	...	...
1	0 10	5	0 13	...	...	...	...
1,597	144 59	727	35 01	...	...	...	...
1,811	161 97	891	40 16	...	...	...	...
56	3 39	18	0 48	13,361	133 61	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...
47	2 60	59	2 48	...	...	...	...
708	47 35	276	6 52	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	62	2 04	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...
27	1 19	374	11 13	1,992	19 92	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...
651	57 20	316	14 16	...	...	...	...
7	0 69	42	1 08	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...
696	45 45	3	0 09	...	...	...	...
1,504	108 36	11	0 29	...	...	...	...
496	34 08	101	2 58	...	...	...	...
1	0 10	15	0 37	...	...	...	...
18	1 78	35	0 91	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	1	0 03	...	...	...	...
29	2 78	238	6 18	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...
4,240	304 97	1,551	48 34	15,353	153 53	...	...
46	8 74	31	7 40	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...
20	2 93	113	12 82	...	...	...	...
66	8 06	20	1 54	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...
113	6 39	453	11 19	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...
31	2 63	146	4 28	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	20	2 58	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...
53	6 89	48	4 90	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	13	1 16	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	1	0 05	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...
5	0 30	321	9 63	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...

N° 17.—Sommaire du mouvement du trafic

Articles.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent.		Canal Chambly.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Fer, tout autre	1,343	224 29	14,077	767 99	25	2 50
do En fr.	481		138			
Mélasse	268	38 54	2,803	184 71	2,243	219 44
do En fr.	5					
Clous	183	12 41	3,299	526 41	3	0 10
do En fr.	554					
Huile	282	12 57	1,491	166 18	547	52 98
do En fr.	16					
Tourteaux oléagineux			14	0 59		
Peinture	453	64 30	408	60 78	12	1 20
do En fr.	53					
Poix et goudron			1,510	108 13	890	89 00
Résine			1,952	104 23	2,117	211 70
Cendre de soude	403	13 05	1,712	338 61		
do En fr.	1,110					
Spiritueux, whiskey, etc	253	42 38	900	163 69		
do En fr.	231		14			
Acier	559	83 74	202	31 01	12	0 40
Sucre	1,754	239 65	7,374	851 08	3,758	375 40
do En fr.	87					
Etain	30	0 57	801	143 57		
do En fr.	487					
Térébenthine			374	21 50	342	34 20
Blanc de plomb	2	0 04	93	14 70	3	0 10
do céruse	275	41 25	458	90 02		
do do En fr.	12					
Articles en bois	68	27 20	107	24 70		
do En fr.			1			
Total	23,621	1,197 73	67,173	6,996 22	13,763	1,352 26
Marchandises.						
Soufre, brut	15	2 25			16	1 60
Argile, chaux et sable	1,170	129 89	24,904	994 70	4,667	482 56
do En fr.	80		80			
Houille	229,791	45,136 62	156,280	21,345 51	120,104	11,723 82
do En fr.			108,211		307	
Bois de teinture et mat. tinct			220	13 64	136	13 30
Poisson	173	25 82	507	56 36		
do En fr.	9					
Gypse	715	43 94	3,198	83 15		
Minerais, de toutes sortes	11,726	586 30	1,094	54 70		
Marbre	4,697	704 55	15	2 75		
Guénilles			383	41 65		
Sel	294	13 35	4,427	548 45	436	37 48
do En fr.	4,058					
Pierre, de toutes sortes	12,222	1,639 99	11,587	708 86	1,027	96 04
do En fr.			1,250			
Tous autres effets et marchandises non énumérés	22,595	3,394 68	10,750	1,634 12	2,481	194 68
do En fr.	1,195		193			
Total	288,740	51,677 39	323,099	25,483 89	129,174	12,549 48
Grands totaux, passagers et tonnage des navires non compris	938,254	182,007 90	843,216	55,517 26	250,645	23,270 43

Département des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 30 novembre 1889.

sur les canaux sous-mentionnés, etc.—*Fin.*

Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canal de la vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Peages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
56	3 76	273	7 32				
4	0 58	95	8 42				
3	0 30	211	18 85				
12	1 45	150	14 28				
		6	0 18				
		5	0 45				
		13	1 14				
		25	2 18				
1	0 19	122	11 06				
		2	0 05				
9	1 35	458	43 23				
1	0 19	10	1 07				
2	0 38	7	0 63				
		16	1 40				
3	0 60	7	1 20				
425	44 74	2,566	167 01				
7,832	203 88	24	0 58				
327	10 90	11,976	535 17	23,745	237 45		
		2,096					
2	0 19	2	0 18				
		173	4 18	1,037	10 37		
1,444	72 20	1,262	63 10				
		16	1 42				
48	8 57	17	2 37				
5	0 20	879	31 08				
4	0 34	2,223	63 23			661	4 40
347	47 05	979	125 10	1,506	15 06	1	0 03
10,009	343 33	19,647	826 41	26,288	262 88	662	4 43
705,132	53,637 63	116,371	6,864 24	46,934	2,510 50	16,153	259 72

B. H. TEAKLES,
Premier commis du revenu des canaux.

N° 40.—TABLEAU indiquant la recette mensuelle des péages pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Canaux et bureaux.	1888.						1889.					
	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre.	Décembre	Janv.	Mar	Avril.	Mai.	Juin.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ c.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
CANAL WELLAND.												
Chippawa	17 13	5 40	8 20	23 87	14 22	7 81	.....	....	6 01	1 75	34 05	118 44
Colborne	15,462 93	20,130 22	16,433 40	15,684 23	10,145 83	16 16	.....	....	12,450 54	16,397 20	18,478 63	125,199 14
Dalhousie	7,350 82	6,823 62	6,963 96	7,062 49	4,582 12	0 76	.....	....	4,442 16	7,100 55	10,314 06	54,640 54
Dunnville	32 09	72 08	.....	69 36	70 20	.....	.....	....	.....	83 28	52 65	379 66
Maitland	14 17	13 35	29 83	0 54	0 25	.....	.....	....	.....	7 29	14 23	79 66
Robinson	239 64	169 41	120 62	129 14	58 77	18 66	.....	....	127 34	166 95	102 04	1,132 57
Sainte-Catherine	82 92	75 57	105 06	63 51	27 11	4 61	.....	....	35 68	34 73	28 70	457 89
Total, canal Welland	23,199 70	27,289 65	23,661 07	23,033 14	14,898 50	48 00	.....	....	17,061 73	23,791 75	29,024 36	182,007 90
CANAUX DU SAINT-LAURENT.												
Beauharnois	116 64	73 25	132 11	148 17	34 79	.....	.....	....	63 32	46 96	72 87	688 11
Cardinal	108 05	156 93	133 98	70 34	188 10	4 85	.....	....	65 05	57 68	102 46	887 44
Cornwall	2,600 08	2,259 25	3,095 08	748 84	1,900 77	75 44	.....	....	8 21	2,359 31	2,848 90	15,895 88
Kingston	2,232 49	2,370 32	1,764 36	645 06	293 07	.....	.....	....	439 57	1,482 50	1,884 10	11,111 47
Lachine	363 69	525 51	504 89	326 73	258 96	0 25	.....	....	36 09	282 60	342 43	2,641 15
Montréal	4,171 23	4,649 78	3,627 56	2,537 33	1,586 86	.....	.....	....	628 60	3,421 40	3,670 45	24,293 21
Total, canaux du Saint-Laurent.	9,592 18	10,035 04	9,257 98	4,476 47	4,262 55	80 54	.....	....	1,240 84	7,650 45	8,921 21	55,517 26
CANAL CHAMBLY.												
Chambly	1,103 60	1,291 69	1,052 65	1,315 21	807 37	.....	.....	....	19 96	600 15	778 46	6,969 09
Saint-Jean	2,029 08	2,194 69	2,816 99	1,937 35	943 01	.....	.....	....	.....	2,906 84	2,961 95	15,789 91
Saint-Ours	76 15	77 18	81 20	99 53	79 00	.....	.....	....	10 50	43 37	44 50	511 43
Total, canal Chambly	3,208 83	3,563 56	3,950 84	3,352 09	1,829 38	.....	.....	....	30 46	3,550 36	3,784 91	23,270 43

CANAUX D'OTTAWA.												
Ottawa	4,974 82	4,603 02	3,557 64	4,688 19	1,813 38	....	....	....	971 12	7,191 48	6,127 09	33,926 74
Carillon	179 33	42 00	18 74	54 77	24 66	....	....	....	5 83	142 49	180 69	648 51
Grenville	2,808 09	2,768 28	1,903 90	2,705 94	1,856 07	73 07	....	....	383 72	2,591 86	2,506 20	17,597 13
Sainte-Anne	208 34	232 35	220 74	256 11	131 99	....	....	....	64 46	145 33	205 93	1,465 25
Total, canaux d'Ottawa	8,170 58	7,645 65	5,701 02	7,705 01	3,826 10	73 07	....	....	1,425 13	10,071 16	9,019 91	53,637 63
CANAL RIDEAU.												
Kingston-Mills	354 17	261 29	263 22	169 89	50 77	....	....	....	7 97	179 15	254 06	1,540 52
Ottawa	1,006 57	765 25	549 27	573 49	284 20	....	....	....	104 46	657 66	839 12	4,780 02
Smith's-Falls	101 75	140 61	41 21	86 50	34 68	....	....	....	....	65 54	73 41	543 70
Total, canal Rideau	1,462 49	1,167 15	853 70	829 88	369 65	....	....	....	112 43	902 35	1,166 59	6,864 24
CANAL SAINT-PIERRE.												
Saint-Pierre	194 67	317 14	313 81	345 20	263 60	99 93	1 96	9 98	150 50	457 71	356 00	2,510 50
CANAUX DE LA VALLÉE DE LA TRENT.												
Bobcaygeon	23 09	32 19	56 47	8 07	....	....	....	....	....	14 78	34 58	169 18
Peterborough	10 50	10 50	7 00	10 00	11 10	....	....	....	....	6 64	16 62	72 36
Hastings	2 50	7 50	2 98	3 10	2 10	....	....	....	....	....	....	18 18
Total, canaux du dist. de Newcastle	36 09	50 19	66 45	21 17	13 20	....	....	....	....	21 42	51 20	259 72
Grands totaux	45,864 54	50,068 38	43,804 87	39,762 96	25,462 98	301 54	1 96	9 98	20,021 09	46,445 20	52,324 18	324,067 68

[1889]

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.
OTTAWA, 30 novembre 1889.

N° 19.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires qui ont passé par les canaux durant la saison de navigation, expirée le 30 juin 1889 ; et le montant des péages perçus sur iceux.

NAVIRES.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Canal Welland.													$ cts.
Navires canadiens, à vapeur.....	789	60,833	55,341	66,034	2,929	280	.....	4,987	75,661	132,134	133,931	266,065	3,705 54
do à voiles.....	1,191	50,558	42,115	66,744	11,427	889	.....	15,530	74,214	133,721	127,756	261,477	4,926 18
Total, du Canada.....	1,980	111,391	97,456	132,778	14,356	1,169	.....	20,517	149,875	265,855	261,687	527,542	8,631 72
Navires américains, à vapeur.....	352	12	20	5,013	391	120,363	111,109	346	15,452	125,734	126,972	252,706	3,795 32
do à voiles	507	185	5	3,777	862	74,333	52,879	.....	26,746	78,295	80,492	158,787	3,551 07
Total, américains.....	859	197	25	8,790	1,253	194,696	163,988	346	42,198	204,029	207,464	411,493	7,346 39
Grand total, canal Welland.	2,839	111,588	97,481	141,568	15,609	195,865	163,988	20,863	192,073	469,884	469,151	939,035	15,978 11
Canaux du Saint-Laurent.													
Navires canadiens, à vapeur.....	2,900	318,741	269,721	14,118	.....	.....	.....	.....	3,646	332,859	273,367	606,226	3,640 77
do à voiles..	5,111	486,283	306,800	26,698	.....	36	.....	73	47,245	513,090	354,045	867,135	9,433 80
Total, du Canada	8,011	805,024	576,521	40,816	.....	36	.....	73	50,891	845,949	627,412	1,473,361	13,074 57
Navires américains, à vapeur.....	470	368	712	1,630	68	9,328	6,320	103	1,689	9,429	8,789	18,218	129 45
do à voiles.....	877	2,055	12,623	1,752	6,183	1,208	1,527	54,921	4,090	59,936	24,423	84,359	685 13
Total, américains.....	1,347	2,423	13,335	3,382	6,251	8,536	7,847	55,024	5,779	69,365	33,212	102,577	814 58
Grand total, canaux du Saint-Laurent.....	9,358	807,447	589,856	44,198	6,251	8,572	7,847	55,097	56,670	915,314	660,624	1,575,938	13,889 15

Canal Chambly.													
Navires canadiens, à vapeur.....	345	29,467	28,344	9	.....	.....	.....	.....	1,006	29,476	29,350	58,826	195 07
do à voiles.....	590	10,229	10,897	6,342	1,334	.....	.....	.....	28,562	16,571	40,793	57,364	938 85
Total, du Canada.....	935	39,696	39,241	6,351	1,334	.....	.....	.....	29,568	46,047	70,143	116,190	1,133 92
Navires américains, à vapeur....	12	59	.....	424	.....	.....	.....	.....	46	483	46	529	7 19
do à voiles.....	1,358	1,879	1,989	32,700	5,861	.....	.....	.....	90,219	34,579	98,069	132,648	1,720 90
Total, américains	1,370	1,938	1,989	33,124	5,861	.....	.....	.....	90,265	35,062	98,115	133,177	1,728 09
Grands totaux, canal Chambly	2,305	41,634	41,230	39,475	7,195	.....	.....	.....	120,833	81,109	168,258	249,367	2,862 01
Canaux de l'Ottawa.													
Navires canadiens, à vapeur.....	968	55,026	113,184	.....	1,092	.....	.....	.....	.....	55,026	114,276	169,302	669 49
do à voiles.	1,652	12,482	176,113	.....	19,530	.....	.....	.....	.....	12,482	195,643	208,125	2,941 51
Total, du Canada	2,620	67,508	289,297	.....	20,622	.....	.....	.....	.....	67,508	309,919	377,427	3,611 00
Navires américains, à vapeur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do à voiles.	546	9,248	1,957	.....	41,403	.....	.....	663	.....	9,911	43,360	53,271	1,222 76
Total, américains.....	546	9,248	1,957	.....	41,403	.....	.....	663	.....	9,911	43,360	53,271	1,222 76
Grand total, canaux d'Ottawa	3,166	76,756	291,254	.....	62,025	.....	.....	663	.....	77,419	353,279	430,698	4,833 76
Canal Rideau.													
Navires canadiens, à vapeur.....	1,111	33,781	35,175	52	.....	.....	.....	.....	.....	33,833	35,175	69,008	719 38
do à voiles.....	1,404	45,661	51,205	203	.....	.....	.....	.....	.....	45,864	51,205	97,069	1,107 73
Total, du Canada.	2,515	79,442	86,380	255	.....	.....	.....	.....	.....	79,697	86,380	166,077	1,827 11
Navires américains, à vapeur....	58	268	294	.....	.....	.....	.....	.....	.....	268	294	562	14 61
do à voiles.	179	5,624	9,180	3,132	.....	.....	.....	.....	.....	8,756	9,180	17,936	240 65
Total, américains.	237	5,892	9,474	3,132	.....	.....	.....	.....	.....	9,024	9,474	18,498	255 26
Grand total, canal Rideau....	2,752	85,334	95,854	3,387	.....	.....	.....	.....	.....	88,721	95,854	184,575	2,082 37
Canal Saint-Pierre.													
Navires canadiens, à vapeur.....	99	9,739	7,778	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9,739	7,778	17,517	350 34
do à voiles.....	1,721	44,146	39,948	.....	97	.....	.....	97	.....	44,243	40,045	84,288	1,685 76
Total, canadiens	1,820	53,885	47,726	.....	97	.....	.....	97	.....	53,982	47,823	101,805	2,036 10

N° 19.—Tableau général indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires, etc.—*Suite.*

Navires.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Canal Saint-Pierre—Suite.													$ cts.
Navires américains, à vapeur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do à voiles	3	78	175	.....	.....	.....	.....	.....	.....	78	175	253	5 06
Total, américains	3	78	175	.....	.....	.....	.....	.....	.....	78	175	253	5 06
Grand total, canal Saint-Pierre	1,823	53,963	47,901	.....	97	.....	.....	97	.....	54,060	47,998	102,058	2,041 16
Canal de la Vallée de la Trent.													
Navires canadiens, à vapeur	122	3,301	203	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,301	203	3,504	53 75
do à voiles	8	410	200	.....	.....	.....	.....	.....	.....	410	200	610	4 00
Total, canadiens	130	3,711	403	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,711	403	4,114	57 75
Navires américains, à vapeur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do à voiles	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total, américains	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grand total, canal de la Vallée de la Trent	130	3,711	403	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,711	403	4,114	57 75

RÉCAPITULATION.

NAVIRES CANADIENS.													
A vapeur et à voiles.													
Welland	1,980	111,391	97,456	132,778	14,356	1,169	.....	20,517	149,875	265,855	261,687	527,542	8,631 72
Saint-Laurent	8,011	805,024	576,521	40,816	.....	36	.....	73	50,891	845,949	627,412	1,473,361	13,074 57
Chambly	935	39,696	39,241	6,351	1,334	.....	.....	.....	29,568	46,047	70,143	116,190	1,133 92
Ottawa	2,620	67,508	289,297	.....	20,622	.....	.....	.....	.....	67,508	309,919	377,427	3,611 00
Vallée de la Trent	130	3,711	403	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,711	403	4,114	57 75
Rideau	2,515	79,442	86,380	255	.....	.....	.....	.....	.....	79,697	86,380	166,077	1,827 11
Saint-Pierre	1,820	53,885	47,726	.....	97	.....	.....	97	.....	53,982	47,823	101,805	2,036 10
Total, du Canada	18,011	1,160,657	1,137,024	180,200	36,409	1,205	.....	20,687	230,334	1,362,749	1,403,767	2,766,516	30,372 17
NAVIRES AMÉRICAINS.													
A vapeur et à voiles.													
Welland	859	197	25	8,790	1,253	194,696	163,988	346	42,198	204,029	207,464	411,493	7,346 39
Saint-Laurent	1,347	2,423	13,335	3,382	6,251	8,536	7,847	55,024	5,779	69,365	33,212	102,577	814 58
Chambly	1,370	1,938	1,989	33,124	5,861	.....	.....	.....	90,265	35,062	98,115	133,177	1,728 09
Ottawa	546	9,248	1,957	.....	41,403	.....	.....	663	.....	9,911	43,360	53,271	1,222 76
Vallée de la Trent	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rideau	237	5,892	9,474	3,132	.....	.....	.....	.....	.....	9,024	9,474	18,498	255 26
Saint-Pierre	3	78	175	.....	.....	.....	.....	.....	.....	78	175	253	5 06
Total, Etats-Unis	4,362	19,776	26,955	48,428	54,768	203,232	171,835	56,033	138,242	327,469	391,800	719,269	11,372 14
Grand total, canadiens et américains	22,373	1,180,433	1,163,979	228,628	91,177	204,437	171,835	76,720	368,576	1,690,218	1,795,567	3,485,785	41,744 31

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1889.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

[1889]

N° 20.—TABLEAU COMPARATIF du mouvement total des articles, passagers et navires sur les canaux ci-dessous mentionnés, pour l'exercice terminé le 30 juin 1889, et les trois années précédentes.

EFFETS, DENRÉES ET MARCHANDISES.	Canal Welland.				Canaux du Saint-Laurent.				Canal Chambly.			
	1886.	1887.	1888.	1889.	1886.	1887.	1888.	1889.	1886.	1887.	1888.	1889.
Bestiaux	7	15	17	9	1,049	1,031	1,092	840	123	258	195	183
Produits des forêts	212,223	159,030	121,892	156,771	183,999	170,786	169,219	159,430	80,799	77,809	103,164	102,102
Articles fabriqués	27,084	30,562	34,430	23,621	54,754	57,020	65,391	67,173	10,235	9,083	16,360	13,763
Marchandises	330,575	280,046	251,078	288,740	274,894	283,464	306,343	323,099	95,925	90,596	111,303	129,174
Légumes et autres produits agricoles	364,973	368,934	419,883	469,113	308,529	351,211	333,170	292,674	12,341	9,549	6,988	5,423
Tonnage total	934,862	838,587	827,300	938,254	823,225	863,512	875,215	843,216	199,423	187,295	238,110	250,645
Passagers	3,851	3,565	5,464	3,071	42,837	53,574	58,079	48,242	3,756	4,944	3,419	3,713
Nombre de nav. de toutes sortes.	3,205	3,202	2,729	2,839	9,711	10,358	9,744	9,358	2,382	2,068	2,311	2,305
Tonnage total des navires de toutes sortes	824,014	836,995	807,434	939,035	1,657,036	1,720,920	1,682,879	1,575,938	238,485	220,828	247,766	249,367

Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.		Canal Chambly.	
La proportion de l'augmentation de 1889 comparée à 1888, est de	La proportion de l'augmentation de 1889 comparée à 1886, est de	La proportion de la diminution de 1889 comparée à 1888, est de	La proportion de l'augmentation de 1889 comparée à 1886, est de	La proportion de l'augmentation de 1889 comparée à 1888, est de	La proportion de l'augmentation de 1889 comparée à 1886, est de
13·41	0·35	3·65	2·42	5·26	25·68

Effets, denrées et marchandises.	Canal de la Baie Burlington.				Canaux de l'Ottawa.				Canal Rideau.			
	1886.	1887.	1888.	1889.	1886.	1887.	1888.	1889.	1886.	1887.	1888.	1889.
Bestiaux	.....	Péages abolis 49 V., c. 32.	.....	.....	1,266	1,510	1,220	1,294	19	30	36	23
Produits de la forêt	4,748		.....	.....	753,405	718,599	668,105	687,353	71,603	66,570	75,860	91,693
Articles fabriqués	3,423		.....	.....	567	1,079	484	425	1,561	4,516	2,461	2,566
Marchandises	38,850		.....	.....	6,692	12,972	7,913	10,009	14,302	16,997	14,666	19,647
Légumes et autres produits agricoles	5,755		.....	.....	10,984	13,258	7,712	6,051	2,362	3,085	2,945	2,442
Tonnage total	52,776	.....	.....	.....	772,914	91,198	685,434	705,132	89,847	91,198	95,968	116,371
Passagers	1,778	.....	.....	.....	14,339	14,952	14,477	14,248	2,625	3,114	3,552	3,527
Nomb. de navires de toutes sortes	304	.....	.....	.....	3,674	4,143	3,326	3,166	2,020	2,378	2,598	2,752
Tonnage total des navires de toutes sortes	78,690	.....	.....	.....	458,331	477,763	431,289	430,698	130,443	141,580	163,967	184,575

Canaux de l'Ottawa.		Canal Rideau.	
La proportion de l'augmentation de 1889 comparée à 1888, est de	La proportion de la diminution de 1889 comparée à 1886, est de	La proportion de l'augmentation de 1889 comparée à 1888, est de	La proportion de la diminution de 1889 comparée à 1886, est de
2·87	8·77	21·26	29·52

Département des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 30 novembre 1889.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 21.—TABLEAU COMPARATIF du tonnage des navires et effets passés par les canaux, pour les exercices terminés le 30 juin 1886, 1887, 1888, 1889.

PROPRIÉTÉS ET NAVIRES.	Canal Welland.				Canaux du Saint-Laurent.				Canal Chambly.			
	1886.	1887.	1888.	1889.	1886.	1887.	1888.	1889.	1886.	1887.	1888.	1889.
Tonnage des effets montés	314,936	262,978	273,484	296,090	139,966	162,247	186,278	280,075	86,140	81,390	106,421	91,226
do descendus	599,542	561,984	553,816	642,164	408,604	422,002	384,045	563,141	113,283	105,731	131,270	159,419
Tonnage total des effets montés et descendus	914,478	824,962	827,300	938,254	548,570	584,249	571,323	843,216	199,423	187,121	237,691	250,645
Tonnage des navires montés	401,503	413,515	397,961	469,884	969,227	999,464	965,731	915,314	83,255	75,830	83,342	81,109
do descendus	422,511	423,480	409,473	469,151	687,809	721,456	717,148	660,624	155,230	144,938	164,424	168,258
Tonnage total des navires montés et descendus	824,014	836,995	807,434	939,035	1,657,036	1,720,920	1,642,879	1,575,938	238,485	220,828	247,766	249,367
Grand total du tonnage des effets et navires montés et descendus	1,577,152	1,661,957	1,634,734	1,877,289	2,205,606	2,305,169	2,254,202	2,419,154	437,908	407,949	485,457	500,012

Effets et navires.	Canal de la Baie Burlington.				Canaux d'Ottawa.				Canal Rideau.			
	1886.	1887.	1888.	1889.	1886.	1887.	1888.	1889.	1886.	1887.	1888.	1889.
Tonnage des effets montés	43,674	Péages abolis, Acte 49 Vic., chap. 32.	.....	.....	387	2,541	414	172	71,644	72,884	74,967	86,245
do descendus	9,102		.....	.....	731,023	744,683	685,020	704,960	16,717	12,172	15,972	30,126
Tonnage total des effets montés et descendus	52,776		.....	.....	731,410	747,224	685,434	705,132	88,361	85,056	90,939	116,371
Tonnage des navires montés	40,597		.....	.....	80,776	92,174	78,762	77,419	58,157	69,345	79,411	88,721
do descendus	38,093		.....	.....	377,555	385,587	352,527	353,279	72,286	72,235	84,556	95,854
Tonnage total des navires montés et descendus	78,690		.....	.....	458,331	477,763	431,289	430,698	130,443	141,580	163,967	184,575
Grand total du tonnage des effets et navires montés et descendus	131,466		.....	.....	1,189,741	1,224,987	1,116,723	1,135,830	218,804	226,636	254,906	300,946

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

Ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 30 novembre 1889.

ANNEXE A—*Suite*—CANAUX.

N° 22.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux durant l'exercice expiré le 30 juin 1888 et 1889, et le montant de péages perçus sur iceux.

ARTICLES.	1888.		1889.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		$ cts.		$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	300	61 74	231	46 89
Pommes	4,621	544 16	3,393	327 27
Produits agricoles, non énumérés, légumes	11,212	250 84	14,329	210 76
do do animaux	2,833	205 86	3,005	265 62
Instruments aratoires	294	36 90	256	31 51
Orge	16,123	1,974 53	9,319	1,029 75
Briques	11,887	816 66	12,148	709 57
Os	1,550	147 41	1,038	128 58
Soufre	46	6 23	31	3 85
Ciment et chaux hydraulique	3,963	550 36	2,943	353 96
Argile, chaux et sable	36,843	1.762 14	38,597	1,811 61
Houille	462,817	65,923 03	542,223	78,989 47
Maïs	147,702	27,840 49	277,811	54,211 61
Animaux	1,169	76 93	956	64 05
Coton, brut	10	1 20	.....	.....
Faïence et poterie	770	146 10	760	122 81
Bois de teinture et matières tinctoriales	358	30 10	360	27 31
Poisson	3,732	212 69	1,890	96 73
Lin et chanvre	15	2 15	10	75
Fleur de farine	33,220	3,668 39	19,390	2,273 36
Meubles	956	146 71	805	122 53
Gypse	4,789	107 51	3,913	127 09
Verrerie de toutes sortes	595	108 40	545	99 57
Foin, pressé	2,518	159 56	4,723	265 06
Cochons	119	8 64	114	9 51
Chevaux	674	41 32	639	42 10
Peaux, vertes et salées, cornes et sabots	257	41 53	76	7 83
Glace	.....	.....	.....	.....
Fer, chemin de fer	3,939	530 78	12,236	1.711 09
" en gueuse	5,065	791 67	6,747	980 40
" tout autre	16,560	1,506 39	15,774	1,005 86
Minerai de fer	15,675	783 75	11,726	586 30
Cryolithe ou min. chimique, et autre min., exc. le fer.	5,041	252 05	3,800	190 00
Saindoux et huile de saindoux	218	23 82	226	26 43
Farines, de toutes sortes	13,632	2,532 16	13,901	2,626 18
Viandes, autres que le lard	236	31 69	101	11 08
Marbre	2,901	436 17	4,728	708 72
Manille	699	104 15	36	6 20
Mélasse	7,003	631 28	5,413	451 69
Clous	3,873	570 83	3,699	558 07
Avoine	28,834	4,906 36	23,168	4,119 99
Huile, en barils	4,161	446 27	2,582	247 46
Tourteaux oléagineux	46	4 46	20	0 77
Pois	29,297	750 98	23,625	622 34
Pommes de terre	723	46 03	858	55 40
Lard	1,694	219 45	1,084	139 99
Peinture	1,560	222 74	878	126 73
Poix et goudron	2,381	200 49	2,413	198 27
Guénilles	868	108 33	448	52 59
Seigle	148	3 23	1,138	208 27
Résine	3,675	284 78	4,069	315 93
Sel	9,908	1,068 40	6,041	630 56
Pierre, pour la taille	12,031	1,484 07	12,256	1,604 10
" brute	778	128 13	633	75 15
" impropre à la taille, non ouvrée	21,816	1,346 24	14,835	833 61
Graines de toutes sortes	8,820	385 89	8,381	380 33
Moutons	596	38 22	636	43 78
Cendre de soude	1,879	338 20	2,140	353 84

N° 22.—TABLEAU COMPARATIF indiquant la quantité, etc.—*Fin.*

ARTICLES.	1888.		1889.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		$ cts.		$ cts.
Acier	4,904	761 97	775	115 20
Sucre	27,189	3,436 46	13,353	1,510 71
Spiritueux	1,569	259 54	1,276	217 32
Tabac, brut	12	1 36	12	1 20
Suif	828	116 25	476	39 70
Etain	2,484	473 63	842	145 40
Térébenthine	1,326	100 79	716	55 70
Blé	277,447	41,035 72	158,695	27,242 22
Blanc de plomb	230	43 64	107	15 85
Blanc de céruse	648	108 62	749	132 67
Laine	139	24 17	93	16 57
Tous autres effets et marchandises, non énumérés	44,569	6,176 17	38,659	5,410 72
Ecorce	153	3 89	83	3 77
Barils, vides	595	52 98	654	74 46
Courbes pour bâtiments	.....	.....	.....	.....
Flottes	34,492	514 88	23,886	370 61
Bois de chauffage, sur navires	114,144	3,579 62	126,672	4,143 41
" en radeaux	7,548	85 74	7,002	97 05
Cercles	43	3 62	24	2 29
Echalas à houblon	18	2 50	62	9 00
Bois de service, scié, sur navires	813,158	63,034 30	835,537	66,527 83
" " en radeaux	3,580	210 81	4,069	54 98
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	99	1 25	519	41 52
" " " en radeaux	21,765	546 90	24,897	623 10
Traverses de chemins de fer, sur navires	21,428	1.684 18	21,115	1,766 77
" " en radeaux	3,379	296 50	1,718	161 27
Billots de sciage	45,068	1,221 10	40,776	1,006 28
Douves et fonds, barils	136	6 73	150	15 52
" " pipes	176	21 48	874	145 31
" " Indes Occidentales	1,489	224 16	2,208	278 66
Douves, saloirs	.....	.....	2	0 15
Bardeaux	799	438 01	835	470 95
Piquets fendus et perches pour clôtures, sur navires	53	6 44	41	7 48
" " en radeaux	3	0 74	11	2 32
Bois de construction, carré, sur navires	40,441	5,732 70	58,002	8,201 65
" " en radeaux	17,382	531 15	9,209	208 00
Traverses	10,908	30 60	11,967	35 49
Articles en bois et bois en partie fabriqué	701	267 04	185	53 70
Totaux—Passagers et tonnage des navires non inclus	2,452,063	256,085 73	2,509,248	279,455 11
Passagers—Nombre total	84,991	3,495 99	73,578	2,868 26
Navires—Tonnage	3,433,242	40,435 02	3,485,785	41,744 31
Total des péages perçus	.....	300,016 74	.....	324,067 68
Total des péages en franchise	.....	14,542 89	.....	17,001 93
Total brut des péages	.....	314,559 63	.....	341,069 61

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1889.

N° (A) 5.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1888.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse		2			1			83	1	85	86	17 15
Pommes	233	624						45	233	669	902	33 72
Produits agricoles non énumérés, légumes	7								7		7	0 14
Produits agricoles non énumérés, animaux												
Instruments aratoires												
Orge	251	65	5,100	488		2			5,351	555	5,906	830 04
Briques	32	19							32	19	51	1 09
Os												
Soufre					15				15		15	2 25
Ciment et chaux hydraulique	66				282	4			348	4	352	50 48
Argile, chaux et sable	93	855							93	855	948	96 66
Houille	101	100			172,381	878	22,096	28,315	194,578	29,293	223,871	43,901 23
Maïs						102,974		91,912		104,886	194,886	38,977 20
Bestiaux												
Coton, brut												
Faïence et poterie	79	65	1			1		4	80	70	150	5 71
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson	1		2		214				217		217	32 42
Lin et chanvre												
Fleur de farine	10	7,892				8,563		518	10	16,973	16,983	2,015 59
Meubles	1		10			30		3	11	33	44	8 12
Gypse		205		680						885	885	47 37
Verrerie de toute sorte	10				7			5	17	5	22	2 64
Foin, pressé	18	20							18	20	38	4 40
Cochons												
Chevaux		7	2		1			2	3	9	12	1 03
Peaux vertes et salées, cornes et sabots						39				39	39	7 80

Glace												
Fer, chemin de fer	30				63				93		93	10 02
do en gueuse					1,053			549	1,053	549	1,602	267 75
do tout autre	141	907	21		548			1	710	908	1,618	282 88
Minerai de fer			14,563		2,309				16,872		16,872	843 60
Cryolithe, minerai chimique et autre minerai, excepté le fer												
Saindoux et huile de saindoux						18		66		84	84	16 80
Farines de toutes sortes		229				11,598		100		11,927	11,927	2,349 83
Viandes autres que le lard						14		45		59	59	11 80
Marbre					4,663				4,663		4,663	699 45
Manille					105				105		105	15 75
Mélasse	8	5			139				147	5	152	21 14
Clous	232		58						290		290	25 72
Avoine		119				26,510				26,629	26,629	5,318 58
Huile, en barils	28	20	1		107		215	3	351	23	374	24 10
Tourteaux oléagineux												
Pois		54		708						762	762	81 60
Pommes de terre	17								17		17	0 33
Lard						19		326		345	345	69 00
Peinture	29		1		837				867		867	126 53
Poix et goudron												
Guénilles						14				14	14	2 80
Seigle						179		632		811	811	162 20
Résine												
Sel	132	120	8		56				196	120	316	16 65
Pierre pour la taille		1,478						5,057		6,535	6,535	1,307 00
do ouvrée								299		299	299	55 48
do impropre à la taille, non ouvrée	2,027	75			4,176				6,203	75	6,278	536 50
Graines de toutes sortes	2		1			48		13	3	61	64	12 39
Moutons												
Cendre de soude	185	185			30				215	185	400	12 60
Acier	3				881	3			884	3	887	132 81
Sucre	262		13		2,949	4		2	3,224	6	3,230	451 94
Spiritueux, bière, etc	22	60	13		7	151		7	42	218	260	38 91
Tabac, brut												
Suif		2			429	1			429	3	432	64 60
Etain	31								31		31	0 59
Térébenthine												
Blé	10,130	65,240				39,999		45,594	10,130	150,833	160,963	30,249 63
Blanc de plomb	6								6		6	0 12
Blanc de céruse					392				392		392	58 80
Laine						18				18	18	3 60
Tous autres effets et marchandises non énumérés	626	376	66		21,944	1,435		135	22,636	1,946	24,582	3,669 75
Ecorce												
Barils, vides		129				133		40		302	302	36 69
Courbes pour bâtiments												
Flottes	345	84							345	84	429	5 09

ANNEXE A—*Suite.*

N° A. (5)—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité des articles transportés, etc.—*Suite.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Bois de chauffage, sur navires	2,142	16,431						537	2,142	16,968	19,110	838 11
do en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	2,335	2,455		17,538		28,333		8,943	2,335	57,269	59,604	10,216 98
do do en radeaux												
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires												
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux												
Traverses de chemin de fer, sur navires		25	1,073	226					1,073	251	1,324	189 51
do en radeaux												
Billots de sciage	41	5,494	949	3,376			140		1,130	8,870	10,000	332 71
Douves et fonds, barils						82		22		104	104	11 68
do do pipes								543		543	543	101 43
do do Indes Occidentales								1,247		1,247	1,247	233 18
Douves, saloirs								2		2	2	0 15
Bardeaux	12					6			12	6	18	5 21
Piquets et perches p. clôtures, sur nav.												
do do en rad.												
Bois de constr., carré, sur navires	20	12,699						32,556	20	45,255	45,275	6,786 43
do do en radeaux	221								221		221	24 62
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqué					100	8		26	100	34	134	53 60
Total du fret payant péages	19,929	116,041	21,882	23,016	213,689	221,064	22,451	217,632	277,951	577,753	855,704	151,811 68
Articles en franchise, ayant payé pleins péages sur les canaux du St-Laurent :—												
Produits agricoles, non énumérés, légumes			35						35		35	

Briques			187						187		187	
Ciment et chaux hydraulique	737		440						1,177		1,177	
Argile, chaux et sable			95						95		95	
Faïence et poterie	10		326						336		336	
Bestiaux			1						1		1	
Poisson			1						1		1	
Meubles			1						1		1	
Verrerie, de toutes sortes	40		37						77		77	
Fer, chemin de fer			9,148						9,148		9,148	
do en gueuse	363		210						573		573	
do tout autre	57		240						297		297	
Manille			1						1		1	
Farine, de toute sorte			31						31		31	
Mélasse			7						7		7	
Clous	147		431						578		578	
Huile	6		16						22		22	
Peinture	32		27						59		59	
Sel	180		3,419						3,599		3,599	
Graines, toutes sortes			100						100		100	
Cendre de soude	142		1,054						1,196		1,196	
Acier			3						3		3	
Sucre	61		37						98		98	
Spiritueux	6		222						228		228	
Etain	3		195						198		198	
Térébenthine			1						1		1	
Blanc de plomb			2						2		2	
Toutes autres marchandises non énumér.	255		1,004						1,259		1,259	
Billots de sciage, en franchise, de Welland à Port-Robinson		3,786								3,786	3,786	
Grand total	21,968	119,827	39,153	23,016	213,689	221,064	22,451	217,632	297,261	581,539	878,800	

Total des péages sur navires		14,113 53
do passagers		130 58
do marchandises en franchises	$3,079 41	
Amendes		297 00
Dommages		1,010 00
Revenu total, à part les loyers de pouvoirs d'eau		167,362 79

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1889.

[1889]

N° (A) 6.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation, 1888.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, ton'x.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse		2			1			83	1	85	86	0 15	17 00	17 15
Pommes								45		45	45		9 00	9 00
Produits agricoles, non énumérés, légumes														
Produits agricoles, non énumérés, animaux														
Instruments aratoires														
Orge	251		5,100			2			5,351	2	5,353	802 65	0 40	803 05
Briques														
Os														
Soufre					15				15		15	2 25		2 25
Ciment et chaux hydraulique					282	4			282	4	286	42 30	0 80	43 10
Argile, chaux et sable														
Houille					172,381	878	17,365	27,183	189,746	28,061	217,807	37,949 20	5,612 20	43,561 40
Maïs						102,974		91,912		194,886	194,886		38,977 20	38,977 20
Bestiaux														
Coton, brut														
Faïence et poterie	11		1			1		4	12	5	17	1 80	1 00	2 80
Bois de teint. et matières tinctoriales														
Poisson			2		214				216		216	32 40		32 40
Lin et chanvre														
Farine	10					8,563		518	10	9,081	9,091	1 50	1,816 20	1,817 70
Meubles			10			30		3	10	33	43	1 50	6 60	8 10
Gypse														
Verrerie, de toutes sortes	3				7			5	10	5	15	1 50	1 00	2 50
Foin, pressé		20								20	20		4 00	4 00
Cochons														
Chevaux			2		1			2	3	2	5	0 45	0 40	0 85
Peaux vert. et salées, cornes et sabots						39				39	39		7 80	7 80
Glace														

[1889]

Fer, chemin de fer					63				63		63	9 45		9 45
" en gueuse					1,053			549	1,053	549	1,602	157 95	109 80	267 75
" tout autre	101	907	21		548			1	670	908	1,578	100 50	181 60	282 10
Minerai de fer			14,563		2,309				16,872		16,872	843 60		843 60
Cryolithe ou minerai chimique, et autre minerai, excepté le fer														
Saindoux et huile de saindoux						18		66		84	84		16 80	16 80
Farines, de toutes sortes						11,598		100		11,698	11,698		2,339 60	2,339 60
Viandes, autres que le lard						14		45		59	59		11 80	11 80
Marbre					4,663				4,663		4,663	699 45		699 45
Manille					105				105		105	15 75		15 75
Mélasse					139				139		139	20 85		20 85
Clous	96		58						154		154	23 10		23 10
Avoine								26,510		26,510	26,510		5,302 00	5,302 00
Huile en barils	2		1		107			3	110	3	113	16 50	0 60	17 10
Tourteaux oléagineux														
Pois		54								54	54		10 80	10 80
Pommes de terre														
Lard						19		326		345	345		69 00	69 00
Peinture	2		1		837				840		840	126 00		126 00
Poix et goudron														
Guénilles						14				14	14		2 80	2 80
Seigle						179		632		811	811		162 20	162 20
Résine														
Sel	12		8		56				76		76	11 40		11 40
Pierre, pour la taille		1,478						5,057		6,535	6,535		1,307 00	1,307 00
" ouvrée								126		126	126		25 20	25 20
" impropre à la taille, non ouvrée					4,176				4,176		4,176	417 60		417 60
Graines, de toutes sortes			1			48		13	1	61	62	0 15	12 20	12 35
Moutons														
Cendre de soude					30				30		30	4 50		4 50
Acier					881	3			881	3	884	132 15	0 60	132 75
Sucre	11		13		2,949	4		2	2,973	6	2,979	445 95	1 20	447 15
Spiritueux, bière, etc			13		7	151		5	20	156	176	3 00	31 20	34 20
Tabac, brut														
Suif					429	1			429	1	430	64 35	0 20	64 55
Etain														
Térébenthine														
Blé		64,267				39,999		44,013		148,279	148,279		29,655 80	29,655 80
Blanc de plomb														
Blanc de céruse					392				392		392	58 80		58 80
Laine						18				18	18		3 60	3 60
Tous autres effets et marchandises non énumérés	243	5	66		21,914	1,435		134	22,253	1,574	23,827	3,337 95	314 80	3,652 75
Ecorce														
Barils, vides						133		40		173	173		33 48	33 48
Courbes pour bâtiments														
Flottes														
Bois de chauffage, sur navires														

N° (A) 6.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonn'x.	Montant des péages. — Montée.	Montant des péages. — Descente.	Total, péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bois de chauffage, en radeaux														
Cercles														
Echalas à houblon														
Bois de service, scié, sur navires		746		17,485		28,333		8,943		55,507	55,507		9,967 14	9,967 14
" en radeaux														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux														
Liens de chemins de fer, sur navires			1,073						1,073		1,073	170 60		170 60
" " en radeaux														
Billots de sciage														
Douves et fonds, barils								22		22	22		3 43	3 43
" pipes								543		543	543		101 43	101 43
" Indes Occidentales								1,247		1,247	1,247		233 18	233 18
Douves, saloirs								2		2	2		0 15	0 15
Bardeaux						6				6	6		4 26	4 26
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
do do en radeaux														
Bois de const., carré, sur navires		12,699						32,556		45,255	45,255		6,784 93	6,784 93
" " en radeaux														
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqué					100	8		26	100	34	134	34 00	19 60	53 60
Total, fret payant péages	742	80,178	20,933	17,485		194,472	17,365	240,716	252,729	532,851	785,580	45,529 30	103,160 00	148,689 30
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur les canaux du Saint-Laurent.														
Produits agricoles, non énumérés, légumes			35						35		35			

Briques			187						187		187			
Ciment et chaux hydraulique	737		440						1,177		1,177			
Argile, chaux et sable			95						95		95			
Faïence et poterie	10		326						336		336			
Bestiaux			1						1		1			
Poisson			1						1		1			
Meubles			1						1		1			
Verrerie de toute sorte	40		37						77		77			
Fer, chemin de fer			9,148						9,148		9,148			
do en gueuse	363		210						573		573			
do tout autre	57		240						297		297			
Manille			1						1		1			
Farines de toutes sortes			31						31		31			
Mélasse			7						7		7			
Clous	147		431						578		578			
Huile	6		16						22		22			
Peinture	32		27						59		59			
Sel	180		3,419						3,599		3,599			
Graines de toutes sortes			100						100		100			
Cendre de soude	142		1,054						1,196		1,196			
Acier			3						3		3			
Sucre	61		37						98		98			
Spiritueux, bière, etc	6		222						228		228			
Ferblanc	3		195						198		198			
Térébenthine			1						1		1			
Blanc de plomb			2						2		2			
Toutes autres marchandises non énumérées	255		1,004						1,259		1,259			
Grand total du fret	2,781	80,178	38,204	17,485	213,689	194,472	17,365	240,716	272,039	532,851	804,890			

Total des péages sur navires		6,380 39	6,600 85	13,071 24
do do passagers		41 30	59 55	100 85
do do marchandises en franchise	$2,896.50			
Total des péages		51,950 99	109,910 40	161,861 39

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1889.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 7.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant des péages perçus pendant la saison de navigation en 1888.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potassé et perlasse												
Pommes	233	624							233	624	857	24 72
Produits agricoles, non énumérés, légumes	7								7		7	0 14
Produits agricoles, non énumérés, animaux												
Instruments aratoires												
Orge		65		488						553	553	26 99
Briques	32	19							32	19	51	1 09
Os												
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique	66								66		66	7 38
Argile, chaux et sable	93	855							93	855	948	96 66
Houille	101	100					4,731	1,132	4,832	1,232	6,064	339 83
Maïs												
Bestiaux												
Coton, brut												
Faïence et poterie	68	65							68	65	133	2 91
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson	1								1		1	0 02
Lin et chanvre												
Fleur de farine		7,892								7,892	7,892	197 89
Meubles	1								1		1	0 02
Gypse		205		680						885	885	47 37
Verrerie de toutes sortes	7								7		7	0 14
Foin, pressé	18								18		18	0 40
Cochons												
Chevaux		7								7	7	0 18
Peaux vertes et salées, cornes et sabots												
Glace												
Fer, chemin de fer	30								30		30	0 57

[1889]

" en gueuse												
" tout autre	40								40		40	0 78
Minerai de fer												
Cryolithe ou minerai chimique, et autre minerai, excepté le fer												
Saindoux et huile de saindoux												
Farine, de toutes sortes		229								229	229	10 23
Viandes, autres que le lard												
Marbre												
Manille												
Mélasse	8	5							8	5	13	0 29
Clous	136								136		136	2 62
Avoine		119								119	119	16 58
Huile, en barils	26	20					215		241	20	261	7 00
Tourteaux oléagineux												
Pois				708						708	708	70 80
Pommes de terre	17								17		17	0 33
Lard												
Peinture	27								27		27	0 53
Poix et goudron												
Guénilles												
Seigle												
Résine												
Sel	120	120							120	120	240	5 25
Pierre, pour la taille												
" ouvrée								173		173	173	30 28
" impropre à la taille, non ouvrée	2,027	75							2,027	75	2,102	118 90
Graines, de toutes sortes	2								2		2	0 04
Moutons												
Cendre de soude	185	185							185	185	370	8 10
Acier	3								3		3	0 06
Sucre	251								251		251	4 79
Spiritueux, bière, etc	22	60						2	22	62	84	4 71
Tabac, brut												
Suif		2								2	2	0 05
Etain	31								31		31	0 59
Térébenthine												
Blé	10,130	973						1,581	10,130	2,554	12,684	593 83
Blanc de plomb	6								6		6	0 12
Blanc de céruse												
Laine												
Tous autres effets et marchandises non énumérés	383	371						1	383	372	755	17 00
Ecorce												
Barils, vides				129						129	129	3 21
Courbes pour bâtiments												
Flottes	345	84							345	84	429	5 09
Bois de chauffage, sur navires	2,142	16,431						537	2,142	16,968	19,110	838 11
" en radeaux												

N° (A) 7.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Cercles												
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	2,325	1,709		53					2,335	1,762	4,097	249 84
" " en radeaux												
Mâts, espars, et poteaux de télégraphe, sur navires												
Mâts, espars, et poteaux de télégraphe, en radeaux												
Liens de chemin de fer, sur navires		25		226						251	251	18 91
" " en radeaux												
Billots de sciage	41	5,494	949	3,376			140		1,130	8,870	10,000	332 71
Douves et fonds, barils				82						82	82	8 25
" " pipes												
" " Indes Occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux	12								12		12	0 95
Piquets et perches pour clôt., sur nav.												
" " en rad.												
Bois carré, sur navires	20								20		20	1 50
" en radeaux	221								221		221	24 62
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqué												
Total du fret payant péages	19,187	35,734	949	5,742			5,086	3,426	25,222	44,902	70,124	3,122 38
Bois de construction en franchise de Welland à Port-Robinson		3,786								3,786	3,786	
Grand total, fret	19,187	39,520	949	5,742			5,086	3,426	25,222	48,688	73,910	

Total des péages sur navires		1,042 29
" " passagers		29 73
" " articles en franchise	$182 91	
Total des péages		4,194 40

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1889.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 8.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1888.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	1	78							1	78	79	15 80
Pommes	48	1,619							48	1,619	1,667	229 85
Produits agricoles, non énumérés, légumes	278	392	35			1			313	393	706	68 60
Produits agricoles, non énumérés, animaux	44	478					25		69	478	547	65 12
Instruments aratoires	96	13							96	13	109	13 10
Orge	533	685			2	343			535	1,028	1,563	59 05
Briques	6,654	293	147				1,039		7,840	293	8,133	337 10
Os	1	393		412				15	1	820	821	99 22
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique	2,375	120	457						2,832	120	2,952	405 48
Argile, chaux et sable	17,982	6,835	95				2,245	140	20,322	6,975	27,297	1,091 58
Houille		60,957	605			956		81,106	605	143,019	143,624	19,650 30
Maïs	3,916	3,583			4	35			3,920	3,618	7,538	223 09
Bestiaux	39	325	1						40	325	365	28 07
Coton, brut		10								10	10	1 20
Faïence et poterie	135	23	413					5	548	28	567	113 27
Bois de teinture et matières tinctoriales	16						197		213		213	11 45
Poisson	464	32	1					5	465	37	502	55 94
Lin et chanvre	2				10				12		12	0 95
Fleur de farine	710	5,123			18	46		68	728	5,237	5,965	782 60
Meubles	190	502	1				1		192	502	694	106 23
Gypse	2,368	451				260			2,368	711	3,079	100 93
Verrerie, de toutes sortes	436	51	42				1	1	479	52	531	98 97
Foin, pressé	1,252	159		95	45				1,297	254	1,551	85 28
Porcs	5	17							5	17	22	2 60
Chevaux	50	295							50	295	345	25 61
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	16	6	1						17	6	23	3 10
Glace												
Fer, chemin de fer	9,795	567	315						10,110	567	10,677	1,504 39
" en gueuse	5,037	43	560						5,597	43	5,640	827 17

" tout autre	10,324	1,995	66			1			10,390	1,996	12,386	698 79
Minerai de fer												
Cryolithe ou minerai chimique, et autres minerais, excepté le fer		362								362	362	18 10
Saindoux et huile de saindoux	131	75							131	75	206	22 75
Farines, de toutes sortes	498	191							498	191	689	32 01
Viandes, autres que le lard	20	23						6	20	29	49	4 62
Marbre	17	5							17	5	22	3 82
Manille	18		1						19		19	3 80
Mélasse	594	62	5				1,591		2,190	62	2,252	159 38
Clous	2,197	846	420						2,617	846	3,463	548 34
Avoine	585	1,158							585	1,158	1,743	100 18
Huile, en barils	935	292	14			49	480		1,429	341	1,770	194 34
Tourteaux oléagineux		13								13	13	0 49
Pois	560	19,826							560	19,826	20,386	419 16
Pommes de terre	16	117							16	117	133	9 10
Lard	282	192							282	192	474	33 40
Peinture	246	207	17				16		279	207	486	65 46
Poix et goudron	338	96	1				1,000		1,339	96	1,435	99 94
Guénilles	289	180							289	180	469	50 80
Seigle												
Résine	165	46					1,669		1,834	46	1,880	97 80
Sel	2,170	7	1,293						3.463	7	3,470	414 39
Pierre, pour la taille	1,031	1,206	2,148				255		3,434	1,206	4,640	490 57
" brute	274	3					4		278	3	281	14 19
" impropre à la taille, non ouvrée	52	6,927				135			52	7,062	7,114	209 40
Graines de toutes sortes	8,413	685	168				1		8,582	685	9,267	384 94
Moutons	3	135							3	135	138	12 93
Cendre de soude	647	23	1,137				7		1,791	23	1,814	357 07
Acier	205	13	3						208	13	221	33 34
Sucre	3,874	113	42				1,375		5,291	113	5,404	840 14
Spiritueux, bière, etc	581	205	216						797	205	1,002	183 62
Tabac, brut		3					3	2	3	5	8	0 87
Suif	66	6					100		166	6	172	8 62
Etain	291	90	197				1		489	90	579	100 05
Térébenthine	23	17					348		371	17	388	22 92
Blé	21,916	1,935							21,916	1,935	23,851	478 94
Blanc de plomb	102	24	2					1	104	25	129	22 18
Blanc de céruse	364	3					4		368	3	371	72 58
Laine	7	7							7	7	14	1 81
Tous autres effets et marchandises non énumérés	6,605	1,880	1,057	23	482	522		12	8,144	2,437	10,581	1,625 92
Ecorce												
Barils, vides	123	54			62				185	54	239	20 38
Courbes pour batiments												
Flottes	40	4,200							40	4,200	4,240	74 20
Bois de chauffage, sur navires	6,468	6,885	150		75				6,693	6,885	13,578	491 72
" en radeaux		186								186	186	3 89
Cercles	3	1			9				12	1	13	1 40

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 8—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		Tonneaux.		*Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	29,667	24,753	444	888		17	20		30,131	25,658	55,789	2,185 28
" " en radeaux		69								69	69	3 84
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires		1								1	1	0 02
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux	2	23,733							2	23,733	23,735	594 05
Liens de chemins de fer, sur navires	4,245	164							4,245	164	4,409	104 53
" " en radeaux												
Billots de sciage	3	20,570							3	20,570	20,573	470 57
Douves et fonds, barils		57								67	67	5 20
" " pipes		149								149	149	4 88
" " Indes Occidentales	20	954							20	954	974	53 84
Douves, saloirs												
Bardeaux	27	19			3				30	19	49	9 00
Poteaux et perches de clôtures, sur nav.	9	5							9	5	14	4 00
" " en rad.		2								2	2	0 40
Bois de construction, carré, sur navires	675	2,300						20	675	2,320	2,995	37 74
" " en radeaux	347	4,058							347	4,058	4,405	153 64
Traverses		10,614								10,614	10,614	27 58
Articles en bois et bois en partie fabriqué	77	8		1					77	9	86	21 80
Total, fret payant péages	157,988	220,810	10,054	1,419	710	2,365	10,382	81,381	179,134	305,975	485,109	38,110 77
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur le canal Welland.												
Cendre		85								85	85	
Maïs		74,124						532		74,656	74,656	
Fleur de farine		3,865								3,865	3,865	
Meubles		2								2	2	
Verrerie		3									3	

Chevaux		2								2	2	
Fer		418								418	418	
Saindoux et huile de saindoux		54								54	54	
Farines, de toutes sortes		100								100	100	
Viandes, autres que le lard		39								39	39	
Lard		269								265	265	
Graines, de toutes sortes		12								12	12	
Spiritueux, bière, etc.		3								3	3	
Blé		93,915								93,915	93,915	
Marchandises non énumérées		105								105	105	
Barils, vides		40								40	40	
Bois de service, carré, sur navires		4,114								4,114	4,114	
do en radeaux		1,060								1,060	1,060	
Bois de construction, carré, en radeaux		11,586								11,586	11,586	
Douves et fonds, barils		15								15	15	
do do pipes		124								124	124	
do do Indes Occidentales		1,073								1,073	1,073	
Douves, saloirs		1								1	1	
Articles en bois		25								25	25	
Houille, en franchise, par ordre en conseil.	54,498		25		8		48,463		102,994		102,994	
Cryolithe ou minerai chimiq., en franchise, ayant payé pleins péages sur le can. Rid.												
Pierre, en franchise, par ordre en conseil.	1,800								1,800		1,800	
Bois de service, en franchise do	134								134		134	
Grand total, fret	214,420	411,840	10,079	1,419	718	2,365	58,845	81,913	284,062	497,537	781,599	

Total, péages sur navires		12,997 31
do passagers		2,478 79
do effets en franchise	$12,127 77	
Quaiage et emmagasinage		5,578 70
Amendes et dommages		106 00
Hivernage, droits de bassin et autres recettes		11,962 87
Revenu total. à part les loyers de pouvoirs d'eau		71,234 44

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1889.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

N° (A) 9.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1888.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonn'x.	Montant des péages. — Montée.	Montant des péages. — Descente.	Total, péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	1	78							1	78	79	0 20	15 60	15 80
Pommes		1,459								1,459	1,459		218 85	218 85
Produits agricoles, non énumérés, légumes	205	53	35						240	53	293	36 00	7 95	43 95
Produits agricoles, non énumérés, animaux		375								375	375		56 25	56 25
Instruments aratoires		11								11	11		2 20	2 20
Orge														
Briques	108		147						255		255	38 25		38 25
Os		93						15		108	108		16 20	16 20
Soufre														
Ciment et chaux hydraulique	2,024	1	457						2,481	1	2,482	372 15	0 15	372 30
Argile, chaux et sable	111	121	95					40	206	161	367	30 90	24 15	55 05
Houille		60,092						62,958		123,050	123,050		18,423 90	18,423 90
Maïs		527								527	527		10 67	10 67
Bestiaux	1	36	1						2	36	38	0 30	5 40	5 70
Coton, brut		6								6	6		0 90	0 90
Faïence et poterie	85	21	413					5	498	26	524	99 60	5 20	104 80
Bois de teinture et matières tinctor.														
Poisson	213	1	1					5	214	6	220	32 10	0 90	33 00
Lin et chanvre														
Fleur de farine	5	4,715						68	5	4,783	4,788	0 75	717 45	718 20
Meubles	55	341	1						56	341	397	11 20	68 20	79 40
Gypse	3								3		3	0 45		0 45
Verrerie de toutes sortes	402	9	42					1	444	10	454	88 80	2 00	90 80
Foin, pressé	124								124		124	18 60		18 60
Cochons		15								15	15		2 25	2 25
Chevaux	8	37							8	37	45	1 20	5 55	6 75
Peaux vert. et salées, cornes et sab.	16	2							16	2	18	2 40	0 30	2 70
Glace														

Fer, chemin de fer	9,427		315						9,742		,742	1,461 30		1,461 30
" en gueuse	4,750		560						5,310		5,310	796 50		796 50
" tout autre	1,678	52	66						1,744	52	1,796	261 60	7 80	269 40
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chimique, et autres minerais, excepté le fer		362								362	362		18 10	18 10
Saindoux et huile de saindoux	87	28							87	28	115	13 05	4 20	17 25
Farines, de toutes sortes														
Viandes, autres que le lard		8						6		14	14		2 10	2 10
Marbre	9	1							9	1	10	1 80	0 20	2 00
Manille	18		1						19		19	3 80		3 80
Mélasse	94		5						99		99	19 80		19 80
Clous	1,757	3	420						2,177	3	2,180	435 40	0 60	436 00
Avoine														
Huile, en barils	409	103	14						423	103	526	84 60	20 60	105 20
Tourteaux oléagineux														
Pois		3,879								3,879	3,879		86 81	86 81
Pommes de terre	11								11		11	1 65		1 65
Lard	1								1		1	0 15		0 15
Peinture	213	30	17						230	30	260	46 00	6 00	52 00
Poix et goudron	66	57	1						67	57	124	13 40	11 40	24 80
Guénilles	1	66							1	66	67	0 20	13 20	13 40
Seigle														
Résine	23								23		23	4 60		4 60
Sel	181		1,293						1,474		1,474	221 10		221 10
Pierre, pour la taille	682		2,148						2,830		2,830	424 50		424 50
" brute														
" impropre à la taille, non ouvrée		1,107								1,107	1,107		89 40	89 40
Graines de toutes sortes	132	6	168						300	6	306	45 00	0 90	45 90
Moutons		31								31	31		4 65	4 65
Cendre de soude	608	1	1,137						1,745	1	1,746	349 00	0 20	349 20
Acier	197	1	3						200	1	201	31 55	0 20	31 75
Sucre	2,984	96	42						3,026	96	3,122	605 20	19 20	624 40
Spiritueux, bière, etc	335	182	216						551	182	733	110 20	36 40	146 60
Tabac, brut		3						2		5	5		0 75	0 75
Suif	13	6							13	6	19	1 95	0 90	2 85
Etain	205	7	197						402	7	409	80 40	1 40	81 80
Térébenthine	20								20		20	4 00		4 00
Blé		1,427								1,427	1,427		28 54	28 54
Blanc de plomb	89	3	2					1	91	4	95	18 20	0 80	19 00
Blanc de céruse	343								343		343	68 60		68 60
Laine	5	6							5	6	11	0 75	0 90	1 65
Tous autres effets et marchandises, non énumérés	2,977	1,161	1,047					12	4,024	1,173	5,197	804 80	234 60	1,039 40
Ecorce														
Barils, vides	3								3		3	0 52		0 52
Courbes pour bâtiments														
Flottes														
Bois de chauffage, sur navires	3,600								3,600		3,600	240 00		240 00

N° A. (9)—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total ton'x.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bois de chauffage, en radeaux														
Cercles														
Echalas à houblon														
Bois de service, scié, sur navires	7	7,928	592						599	7,928	8,527	257 25	530 25	787 50
" en radeaux		6								6	6		1 06	1 06
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux														
Liens de chemins de fer, sur navires	275								275		275	21 95		21 95
" " en radeaux														
Billots de sciage														
Douves et fonds, barils		67								67	67		5 20	5 20
" pipes		1								1	1		0 25	0 25
" Indes Occidentales		282								282	282		28 48	28 48
Douves, saloirs														
Bardeaux														
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
do do en radeaux														
Bois de const., carré, sur navires														
" " en radeaux		600								600	600		60 00	60 00
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqué	26	2		1					26	3	29	10 40	1 20	11 60
Total, fret payant péages	34,587	85,505	9,436	1				63,113	44,023	148,619	192,642	7,172 12	20,800 36	27,972 48
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur le canal Welland.														
Cendre		85								85	85			
Barils vides		40								40	40			

Houille	8,316		25						8,341		8,341			
Maïs		65,911						532		66,443	66,443			
Fleur de farine		3,865								3,865	3,865			
Meubles		2								2	2			
Verrerie, de toutes sortes		3								3	3			
Chevaux		2								2	2			
Fer, de toutes sortes		418								418	418			
Saindoux et huile de saindoux		19		35						54	54			
Bois de service, scié, sur navires		4,114								4,114	4,114			
" " en radeaux		1,060								1,060	1,060			
Farine, de toutes sortes		100								100	100			
Viandes, autres que le lard		39								39	39			
Marchandises		105								105	105			
Cochons		265								265	265			
Graines, de toutes sortes		12								12	12			
Douves et fonds, baril		15								15	15			
" " pipe		124								124	124			
" " Indes Occident		1,623								1,623	1,623			
Douves, saloirs		1								1	1			
Bois de const., carré, en radeaux		11,586								11,586	11,586			
Blé		93,915								93,915	93,915			
Whisky, etc		3								3	3			
Articles en bois		25								25	25			
Grand total, fret	42,903	268,837	9,461	36				63,645	52,364	332,518	384,882			

Total, péages sur navires	3,362 57	3,651 28	7,013 85
" " passagers	246 00	1,273 15	1,519 15
" " articles en franchise $7,366 70			
Total des péages	10,780 69	25,724 79	36,505 48

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1889.

N° (A) 7.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant des péages perçus pendant la saison de navigation en 1888.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes	48	160							48	160	208	11 00
Produits agricoles, non énumérés, légumes	73	339				1			73	340	413	24 65
Produits agricoles, non énumérés, animaux	44	103					25		69	103	172	8 87
Instruments aratoires	96	2							96	2	98	10 90
Orge	533	685		343	2				535	1,028	1,563	59 05
Briques	6,546	293					1,039		7,585	293	7,878	298 85
Os	1	300		412					1	712	713	83 02
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique	351	119							351	119	470	33 18
Argile, chaux et sable	17,871	6,714					2,245	100	20,116	6,814	26,930	1,036 53
Houille		865	605			956		18,148	605	19,969	20,574	1,226 40
Maïs	3,916	3,056			4	35			3,920	3,091	7,011	212 42
Bestiaux	38	289							38	289	327	22 37
Coton, brut		4								4	4	0 30
Faïence et poterie	50	2							50	2	52	8 47
Bois de teinture et matières tinctoriales	16						197		213		213	11 45
Poisson	251	31							251	31	282	22 94
Lin et chanvre	2				10				12		12	0 95
Fleur de farine	705	408			18	46			723	454	1,177	64 40
Meubles	135	161					1		136	161	297	26 83
Gypse	2,365	451				260			2,365	711	3,076	100 48
Verrerie, de toutes sortes	34	42					1		35	42	77	8 17
Foin, pressé	1,128	159		95	45				1,173	254	1,427	66 68
Porcs	5	2							5	2	7	0 35
Chevaux	42	258							42	258	300	18 86
Peaux vertes et salées, cornes et sabots		4	1						1	4	5	0 40
Glace												
Fer, chemin de fer	368	567							368	567	935	43 09

do en gueuse	287	43							287	43	330	30 67
do tout autre	8,646	1,943				1			8,646	1,944	10,590	429 39
Minerai de fer												
Cryolithe, minerai chimique et autres minerais, excepté le fer												
Saindoux et huile de saindoux	44	47							44	47	91	5 50
Farines, de toutes sortes	498	191							498	191	689	32 01
Viandes, autres que le lard	20	15							20	15	35	2 52
Marbre	8	4							8	4	12	1 82
Manille												
Mélasse	500	62					1,591		2,091	62	2,153	139 58
Clous	440	843							440	843	1,283	112 34
Avoine	585	1,158							585	1,158	1,743	100 18
Huile, en barils	526	189				49	480		1,006	238	1,244	89 14
Tourteaux oléagineux		13								13	13	0 49
Pois	560	15,947							560	15,947	16,507	332 35
Pommes de terre	5	117							5	117	122	7 45
Lard	281	192							281	192	473	33 25
Peinture	33	177					16		49	177	226	13 46
Poix et goudron	272	39					1,000		1,272	39	1,311	75 14
Guénilles	288	114							288	114	402	37 40
Seigle												
Résine	142	46					1,669		1,811	46	1,857	93 20
Sel	1,989	7							1,989	7	1,996	193 29
Pierre, pour la taille	349	1,206					255		604	1,206	1,810	66 07
do ouvrée	274	3					4		278	3	281	14 19
do impropre à la taille, non ouvr	52	5,820				135			52	5,955	6,007	120 00
Grains, de toutes sortes	8,281	679					1		8,282	679	8,961	339 04
Moutons	3	104							3	104	107	8 28
Cendre de soude	39	22					7		46	22	68	7 87
Acier	8	12							8	12	20	1 59
Sucre	890	17					1,375		2,265	17	2,282	215 74
Spiritueux, bière, etc	246	23							246	23	269	37 02
Tabac, brut							3		3		3	0 12
Suif	53						100		153		153	5 77
Etain	86	83					1		87	83	170	18 25
Térébenthine	3	17					348		351	17	368	18 92
Blé	21,916	508							21,916	508	22,424	450 40
Blanc de plomb	13	21							13	21	34	3 18
Blanc de céruse	21	3					4		25	3	28	3 98
Laine	2	1							2	1	3	0 16
Toutes autres marchandises non énumérées	3,628	719	10	23	482	522			4,120	1,264	5,384	586 52
Ecorce												
Barils, vides	120	54			62				182	54	236	19 86
Courbes pour navires												
Flottes	40	4,200							40	4,200	4,240	74 20
Bois de chauffage, sur navires	2,868	6,885	150		75				3,093	6,885	9,978	251 72
do en radeaux		186								186	186	3 89
Cercles	3	1			9				12	1	13	1 40

ANNEXE A—*Suite.*

N° 10 (A)—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Suite.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	29,099	16,825	413	888		17	20		29,532	17,730	47,262	1,397 78
" " en radeaux		63								63	63	2 78
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires		1								1	1	0 02
Mâts, espars et poteaux de télég., en rad.	2	23,733							2	23,733	23,735	594 05
Traverses de chemin de fer, sur navires	3,970	164							3,970	164	4,134	82 58
" " en radeaux												
Billots de sciage	3	20,570							3	20,570	20,573	470 57
Douves et fonds, barils												
" " pipes		148								148	148	4 63
" " Indes Occidentales	20	672							20	672	692	25 36
Douves, saloirs												
Bardeaux	27	19			3				30	19	49	9 00
Poteaux et perches de clôtures, sur nav.	9	5							9	5	14	4 00
" " en rad.		2								2	2	0 40
Bois de construction, carré, sur navires	675	2,300						20	675	2,320	2,995	37 74
" " en radeaux	347	3,458							347	3,458	3,805	93 64
Traverses		10,614								10,614	10,614	27 58
Articles en bois et bois en partie fabriqué	51	6							51	6	57	10 20
Total, fret payant péages	122,840	135,305	1,179	1,761	710	2,022	10,382	18,268	135,111	157,356	292,467	10,138 29
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur le canal Welland—												
Maïs		8,213								8,213	8,213	

Houille, en franchise, par O. en C.	46,182	.....	.....	.....	8	.....	48,463	.....	94,653	.....	94,653
Pierre " "	1,800	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,800	.....	1,800
Bois de const. " "	134	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	134	.....	134
Grand total, fret	170,956	143,518	1,179	1,761	718	2,022	58,845	18,268	231,698	165,569	397,267

Total, péages sur navires		5,983 46
" " passagers		959 64
" " articles en franchise	$4,761 07	
Total, péages		17,081 39

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1889.

N° (A) 11.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux d'Ottawa, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1888.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse		61								61	61	11 59
Pommes	10	40							10	40	50	2 90
Produits agricoles non énumérés, légumes		79								79	79	4 73
Produits agricoles non énumérés, animaux	7	1,755							7	1,755	1,762	158 47
Instruments aratoires	4	23							4	23	27	4 27
Orge		471								471	471	31 55
Briques	3								3		3	0 06
Os		23								23	23	2 05
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique	3	47							3	47	50	4 33
Argile, chaux et sable		8,223								8,223	8,223	189 25
Houille		327								327	327	10 90
Maïs												
Bestiaux	1	563							1	563	564	36 24
Coton, brut												
Faïence et poterie												
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson												
Lin et chanvre												
Fleur de farine		23								23	23	1 03
Meubles	8	36							8	36	44	6 12
Gypse												
Verrerie de toute sorte												
Foin, pressé		815								815	815	73 78
Cochons		91								91	91	6 21
Chevaux	32	222							22	222	244	12 84
Peaux vertes et salées, cornes et sabots		39								39	39	3 68
Glace												

Fer, chemin de fer		10								10	10	0 78
" en gueuse	5								5		5	0 30
" tout autre	23	93							23	93	116	7 88
Minerai de fer												
Cryolithe ou minerai chimique, et autres minerais, excepté le fer		830								830	830	41 50
Saindoux et huile de saindoux		9								9	9	0 77
Viande, toutes sortes		2								2	2	0 20
Viandes, autres que le lard		87								87	87	8 26
Marbre												
Manille												
Mélasse	2								2		2	0 20
Clous	3								3		3	0 30
Avoine		1,088								1,088	1,088	67 11
Huile, en barils	4	8							4	8	12	1 45
Tourteaux oléagineux												
Pois		1,351								1,351	1,351	94 63
Pommes de terre	2	497							2	497	499	32 75
Lard	4	74							4	74	78	6 57
Peinture												
Poix et goudron												
Guénilles		50								50	50	8 86
Seigle		2								2	2	0 20
Résine												
Sel	5								5		5	0 20
Pierre, pour la taille		1								1	1	0 04
" ouvrée												
" impropre à la taille, non ouvrée												
Graines de toutes sortes		27								27	27	2 65
Moutons		426								426	426	30 07
Cendre de soude												
Acier												
Sucre	4								4		4	0 40
Spiritueux, bière, etc		1								1	1	0 19
Tabac, brut												
Suif		75								75	75	5 03
Etain		1								1	1	0 19
Térébenthine												
Blé		40								40	40	3 85
Blanc de plomb		2								2	2	0 38
Blanc de céruse												
Laine		1								1	1	0 10
Tous autres effets et marchandises non énumérés	82	283							82	283	365	49 29
Ecorce												
Barils, vides		80								80	80	10 17
Courbes pour bâtiments												
Flottes		26,724								26,724	26,724	376 51
Bois de chauffage, sur navires		65,856		1,853						67,719	67,719	2,640 25
" en radeaux		7,506								7,506	7,506	82 06

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 11.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Cercles		29								29	29	2 50
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires		395,390		135,593						530,985	530,985	41,387 27
" " en radeaux	2,221									2,221	2,221	150 89
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires												
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux												
Liens de chemins de fer, sur navires		1,674		31						1,705	1,705	164 60
" en radeaux		1,784								1,784	1,784	165 29
Billots de sciage		10,145								10,145	10,145	255 62
Douves et fonds, barils		1								1	1	0 15
" " pipes												
" " Indes Occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux		213		206						419	419	277 08
Piquets et perches pour clôtures, sur nav.												
" " en rad.		11								11	11	2 32
Bois de construction, carré, sur navires												
" " en radeaux		8,080								8,080	8,080	92 40
Traverses		220								220	220	1 35
Articles en bois et bois en partie fabriqué												
Total, fret payant péages	192	537,740		137,683					192	675,425	675,617	46,532 61
Bois de const., etc., en franch. par O. en C.		17,632								17,632	17,632	
Grand total, fret	192	555,372		137,683					192	693,057	693,249	

Total des péages sur navires		4,626 27
" " passagers		189 55
" articles en franchise	$254 83	
" amendes et dommages		7 00
" autres recettes		.....
Revenu total, à part les loyers de pouvoir d'eau	$	51,355 43

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1889.

N° (A) 7.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Chambly, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation, 1888.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes		622						87		709	709	58 05
Produits agricoles, non énumérés, légumes	12	206							12	206	218	7 27
Produits agricoles, non énumérés, animaux	9	30							9	30	39	1 30
Instruments aratoires		9								9	9	0 90
Orge			373						373		373	30 64
Briques	350							4,881	350	4,881	5,231	503 78
Os		12	277						277	12	289	28 10
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique												
Argile, chaux et sable	325	57						4,946	325	5,003	5,328	535 19
Houille								108,994		108,994	108,994	10,650 09
Maïs												
Bestiaux		36								36	36	1 20
Coton, brut												
Faïence et poterie								6		6	6	0 60
Bois de teinture et matières tinctoriales	3							127	3	127	130	12 70
Poisson												
Lin et chanvre												
Farine	366	11							366	11	377	12 78
Meubles	30							2	30	2	32	1 20
Gypse												
Verrerie, de toutes sortes												
Foin, pressé	149	1,133	762						911	1,133	2,044	116 83
Cochons												
Chevaux	9	18							9	18	27	0 90
Peaux vertes et salées, cornes et sabots		3								3	3	0 10
Glace												

Fer, chemin de fer												
" en gueuse												
" tout autre								105		05	105	10 50
Minerai de fer												
Cryolithe, minerai chimique et autre minerai, excepté le fer												
Saindoux et huile de saindoux												
Farines de toutes sortes												
Viandes autres que le lard												
Marbre												
Manille												
Mélasse	54							1,605	54	1,605	1,659	160 64
Clous	9								9		9	0 30
Avoine		1,050								1,050	1,050	35 03
Huile, en barils	24							598	24	598	622	60 48
Tourteaux oléagineux												
Pois		192								192	192	7 55
Pommes de terre												
Lard	6								6		6	0 20
Peinture	3							5	3	5	8	0 60
Poix et goudron								899		899	899	89 90
Guénilles												
Seigle	9								9		9	0 30
Résine								1,969		1,969	1,969	196 90
Sel	288							148	288	148	436	37 48
Pierre, pour la taille		200						392		592	592	52 54
" ouvrée												
" impropre à la taille, non ouvrée												
Graines, de toutes sortes	3	9							3	9	12	0 40
Moutons		117					21		21	117	138	4 60
Cendre de soude												
Acier	12								12		12	0 40
Sucre	6	3						1,300	6	1,303	1,309	130 30
Spiritueux, bière, etc												
Tabac, brut								3		3	3	0 30
Suif								39		39	39	3 90
Etain												
Térébenthine								342		342	342	34 20
Blé												
Blanc de plomb	3								3		3	0 10
Blanc de céruse												
Laine												
Tous autres effets et marchandises non énumérés	303	280						1,998	303	2,278	2,581	208 66
Ecorce												
Barils, vides												
Courbes pour bâtiments												
Flottes	333								333		333	18 21
Bois de chauffage, sur navires	300								300		300	10 00
" en radeaux												

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 12.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Cercles												
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	5,107	1,261	76,254	8,886				366	81,361	10,513	91,874	5,348 32
" " en radeaux												
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires												
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux												
Liens de chemins de fer, sur navires	2,070	750	7,018	3,075					9,088	3,825	12,913	990 44
" " en radeaux												
Billots de sciage												
Douves et fonds, barils												
" " pipes												
" " Indes Occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux	38								38		38	5 90
Poteaux et perches de clôtures, sur navires	8								8		8	0 54
" " " en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires												
" " " en radeaux	126								126		126	12 59
Traverses	14								14		14	0 24
Articles en bois et bois en partie fabriqué												
Total, fret payant péages	9,969	5,999	84,684	11,961			21	128,812	94,674	146,772	241,446	19,383 15
Houille en franchise, par ordre en conseil	307								307		307	
Grand total, fret	10,276	5,999	84,684	11,961			21	128,812	94,981	146,772	241,753	

[1889]

Total, péages sur navires		2,841 19
" passagers		58 28
" articles en franchise	$30,700	
Amendes et dommages		17 60
Quaiage et emmagasinage		
Total du revenu, à part les loyers de pouvoirs d'eau		22,300 22

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1889.

N° 13 (A).—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Rideau,, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1888.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse		44								44	44	10 70
Pommes		59								59	59	2 48
Produits agricoles non énumérés, légumes	16								16		16	0 42
Produits agricoles non énumérés, animaux	36	708							36	708	744	41 51
Instruments aratoires	19	82							19	82	101	13 95
Orge	275								275		275	6 49
Briques	116	101							116	101	217	5 97
Os	3	24							3	24	27	1 19
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique	97	20							97	20	117	3 89
Argile, chaux et sable	18	5							18	5	23	0 55
Houille		9,523								9,523	9,523	417 74
Maïs		92								92	92	2 68
Bestiaux	2								2		2	0 06
Coton, brut												
Faïence et poterie	14	8							14	8	22	3 03
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson	166	5							166	5	171	4 12
Lin et chanvre												
Fleur de farine	33	399							33	399	432	12 58
Meubles	12	17							12	17	29	3 30
Gypse												
Verrerie de toutes sortes	8	4							8	4	12	2 02
Foin, pressé	272	20							272	20	292	13 59
Cochons												
Chevaux	2	8							2	8	10	0 29
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	2	10							2	10	12	0 43
Glace												

Fer, chemin de fer	6										6	0 17
" en gueuse	309								309		309	9 27
" tout autre	177	12							177	12	189	5 81
Minerai de fer												
Cryolithe ou minerai chimique, et autre minerai, excepté le fer	40	1,131							40	1,131	1,171	58 55
Saindoux et huile de saindoux	18	2							18	2	20	0 49
Farine, de toutes sortes	23	2							23	2	25	0 60
Viandes, autres que le lard	11	2							11	2	13	0 32
Marbre	6	8							6	8	14	1 24
Manille												
Mélasse	77	3							77	3	80	7 00
Clous	186	1							186	1	187	17 44
Avoine		17								17	17	0 44
Huile en barils	47	85							47	85	132	12 99
Tourteaux oléagineux		1								1	1	0 03
Pois	12	3							12	3	15	0 38
Pommes de terre	105	25							105	25	130	3 42
Lard	132	43							132	43	175	4 42
Peinture	2								2		2	0 18
Poix et goudron	19								19		19	1 67
Guénilles		15								15	15	2 19
Seigle	15								15		15	0 37
Résine												
Sel	629	160							629	160	789	24 50
Pierre, pour la taille	821	619							821	619	1,440	48 28
" ouvrée												
" impropre à la taille, non ouvrée		691								691	691	17 20
Graines, de toutes sortes	32	3							32	3	35	0 88
Moutons	5	2							5	2	7	0 19
Cendre de soude	14								14		14	1 58
Acier												
Sucre	447	29							447	29	476	45 46
Spiritueux, bière, etc	73	11							73	11	84	7 54
Tabac, brut												
Suif		6								6	6	0 21
Etain	9								9		9	0 80
Térébenthine												
Blé	9	317							9	317	326	7 74
Blanc de plomb	3								3		3	0 26
Blanc de céruse	28	5							28	5	33	2 88
Laine	5								5		5	0 13
Tous autres effets et marchandises non énumérés	600	341							600	341	941	134 03
Ecorce	59								59		59	1 43
Barils, vides	30								30		30	1 82
Courbes pour bâtiments												
Flottes	300	106							300	106	406	7 11
Bois de chauffage, sur navires	19,965	3,498							19,965	3,498	23,463	437 93
" en radeaux												

N° (A) 13.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Suite.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Cercles												
Echalas à houblon	66								66		66	9 50
Bois de service, scié, sur navires	47,788	8,380	3,585						51,373	8,380	59,753	2,313 63
" " en radeaux	12	15							12	15	27	1 27
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	223								223		223	17 84
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux												
Liens de chemin de fer, sur navires	4,873		615						5,488		5,488	612 92
" en radeaux												
Billots de sciage	469	276							469	276	745	17 02
Douves et fonds, barils		1								1	1	0 02
" " pipes												
" " Indes occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux	25	26							25	26	51	8 26
Piquets et perches pour clôtures, sur nav.	14	12	11						25	12	37	4 99
" " en rad.												
Bois de construction, carré, sur navires												
" " en radeaux		20								20	20	0 38
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqué	4	4							4	4	8	1 40
Total, fret payant péages	78,779	27,001	4,211						82,990	27,001	109,991	4,401 17
Houille, en franchise, par O. en C.	2,257								2,257		2,257	
Grand total, fret	81,036	27,001	4,211						85,247	27,001	112,248	

Total des péages sur navires		2,050 13
" passagers		115 56
" houille en franchise	$ 60 24	
Quaiage et enmagasinage		34 70
Amendes et dommages		12 40
Autres recettes		105 40
Revenu total, à part les loyers de pouvoirs d'eau		6,719 36

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 nov. 1889.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 14.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Saint-Pierre, et le montant du revenu perçu durant la saison de navigation de 1888.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Poisson	41	1,067	.....	.....	.....	.....	.....	.....	41	1,067	1,108	11 08
Fleur de farine	1,521	391	.....	.....	.....	.....	294	.....	1,815	391	2,206	22 06
Houille	2,171	18,485	.....	160	.....	.....	.....	.....	2,171	18,645	20,816	208 16
Bois de construction	2,660	1,466	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,660	1,466	4,126	41 26
Autres produits agricoles	4,805	4,295	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,805	4,295	9,100	91 00
Autres marchandises	1,476	317	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,476	317	1,793	17 93
Total du fret payant péages	12,674	26,021	.....	160	.....	.....	294	.....	12,968	26,181	39,149	391 49
Total des péages sur navires												1,813 08
" passagers												.....
Revenu total, à part les loyers de pouvoirs d'eau.												2,204 57

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

Département des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 30 novembre 1889.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 15.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité des articles transportés sur les canaux du district de Newcastle, et le montant du revenu perçu, pendant la saison de navigation de 1888.

ARTICLES.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Ecorce	45								45		45	0 75
Bois de chauffage	10,878								10,878		10,878	113 28
Bois de service, scié	434								434		434	3 24
Liens de chemin de fer	127								127		127	4 73
Bois de sciage	1,850								1,850		1,850	33 00
Bardeaux	79								79		79	10 42
Bois de construction, carré	480	200							480	200	680	14 00
Pierre, non ouvrée	706								706		706	4 70
Total du fret payant péages	14,599	200							14,599	200	14,799	184 12
Péages sur navires												73 00
Revenu total, excepté les loyers de pouvoirs d'eau												257 12

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1889.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE

N° (A) 16.—DÉTAILS du mouvement du trafic sur les canaux

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Classe n° 1.		$ cts.		$ cts.
Navires à vapeur canadiens	236,533	3,344 70	606,104	3,653 83
Navires à vapeur américains	210,312	3,161 45	16,238	113 76
Voiliers canadiens	241,420	4,489 96	801,693	8,637 47
Voiliers américains	140,006	3,117 42	76,061	592 25
Total, classe n° 1	828,271	14,113 53	1,500,096	12,997 31
Classe n° 2.	Nombre.		Nombre.	
Passagers	3,402	130 58	50,602	2,478 79
Classe n° 3.	Tonneaux.		Tonneaux.	
Brique	51	1 09	8,133	337 10
Soufre	15	2 25	.....	.....
Ciment et chaux hydraulique	352	50 48	2,952	405 48
Argile, chaux et sable	948	96 66	27,297	1,091 58
Poisson	217	32 42	502	55 94
Gypse	885	47 37	3,079	100 93
Fer, chemin de fer	93	10 02	10,677	1,504 39
" en gueuse	1,602	267 75	5,640	827 17
" tout autre	1,618	282 88	12,386	698 79
Sel	316	16 65	3,470	414 39
Acier	.....	.....	39	5 80
Pierre, pour la taille	6,535	1,307 00	4,640	490 57
Pommes	902	33 72	1,667	229 85
Orge	5,906	830 04	1,563	59 05
Maïs	194,886	38,977 20	7,538	223 09
Coton, brut	.....	.....	10	1 20
Lin et chanvre	.....	.....	12	0 95
Fleur de farine	16,983	2,015 59	5,965	782 60
Foin, pressé	38	4 40	1,551	85 28
Farines de toutes sortes	11,927	2,349 83	689	32 01
Tourteaux oléagineux	.....	.....	13	0 49
Avoine	26,629	5,318 58	1,743	100 18
Pois	762	81 60	20,386	419 16
Pommes de terre	17	0 33	133	9 10
Seigle	811	162 20	.....	.....
Graines de toutes sortes	64	12 39	9,267	384 94
Tabac, brut	.....	.....	8	0 87
Blé	160,963	30,249 63	23,851	478 94
Tous autres produits agricoles, légumes	7	0 14	706	68 60
Os	.....	.....	821	99 22
Bestiaux	.....	.....	365	28 07
Cochons	.....	.....	22	2 60
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	39	7 80	23	3 10
Chevaux	12	1 03	345	25 61
Saindoux et huile de saindoux	84	16 80	206	22 75
Viandes, autres que le lard	59	11 80	49	4 62
Lard	345	69 00	474	33 40
Moutons	.....	.....	138	12 93
Suif	432	64 50	172	8 62
Laine	18	3 60	14	1 81
Tous autres produits agricoles, animaux	.....	.....	547	65 14
Total, classe n° 3	433,516	82,324 85	157,093	9,116 35

A—*Suite.*

et le montant des péages perçus pendant la saison de navigation de 1888.

Canal Chambly.		Canaux d'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux du district de Newcastle.	
Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
58,011	190 66	167,964	665 64	70,360	715 96	18,733	374 66	2,387	72 00
378	4 38	.....	.....	514	12 61	.....	.....	.....	.....
57,688	931 63	211,455	2,954 85	96,106	1,105 11	71,668	1,433 66	200	1 00
127,064	1,714 52	42,868	1,005 78	18,083	216 45	253	5 06	.....	.....
243,141	2,841 19	422,287	4,626 27	105,063	2,050 13	90,654	1,813 08	2,587	73 00
Nombre.		Nombre.		Nombre.		Nombre		Nombre	
3,488	58 28	14,112	189 55	4,193	115 56	.....	.....	.....	.....
Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.	
5,231	503 78	3	0 06	217	5 97	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	50	4 33	117	3 89	.....	.....	.....	.....
5,328	535 19	8,223	189 25	23	0 55	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	171	4 12	1,108	11 08	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	10	0 78	6	0 17	.....	.....	.....	.....
.....	.....	5	0 30	309	9 27	.....	.....	.....	.....
105	10 50	116	7 88	189	5 81	.....	.....	.....	.....
436	37 48	5	0 20	789	24 50	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
592	52 54	1	0 04	1,440	48 28	.....	.....	.....	.....
709	58 05	50	2 90	59	2 48	.....	.....	.....	.....
373	30 64	471	31 55	275	6 49	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	92	2 68	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
377	12 78	23	1 03	432	12 58	2,206	22 06	.....	.....
2,044	116 83	815	73 78	292	13 59	.....	.....	.....	.....
.....	.....	2	0 20	25	0 60	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	1	0 03	.....	.....	.....	.....
1,050	35 03	1,088	67 11	17	0 44	.....	.....	.....	.....
192	7 55	1,351	94 63	15	0 38	.....	.....	.....	.....
.....	.....	499	32 75	130	3 42	.....	.....	.....	.....
9	0 30	2	0 20	15	0 37	.....	.....	.....	.....
12	0 40	27	2 65	35	0 88	.....	.....	.....	.....
3	0 30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	40	3 85	326	7 74	.....	.....	.....	.....
218	7 27	79	4 73	16	0 42	9,100	91 00	.....	.....
289	28 10	23	2 05	27	1 19	.....	.....	.....	.....
36	1 20	564	36 24	2	0 06	.....	.....	.....	.....
.....	.....	91	6 21	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3	0 10	39	3 68	12	0 43	.....	.....	.....	.....
27	0 90	244	12 84	10	0 29	.....	.....	.....	.....
.....	.....	9	0 77	20	0 49	.....	.....	.....	.....
.....	.....	87	8 26	13	0 32	.....	.....	.....	.....
6	0 20	78	6 57	175	4 42	.....	.....	.....	.....
138	4 60	426	30 07	7	0 19	.....	.....	.....	.....
39	3 90	75	5 03	6	0 21	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1	0 10	5	0 13	.....	.....	.....	.....
39	1 30	1,762	158 47	744	41 51	.....	.....	.....	.....
7,256	1,448 94	16,259	788 51	012	205 90	12,414	124 14	.....	.....

ANNEXE

N° (A) 16.—Détails du mouvement du trafic sur les canaux sous-

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Classe n° 4.		$ cts.		$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	86	17 15	79	15 80
Instruments aratoires	.....	.....	109	13 10
Faïence et poterie	150	5 71	576	113 27
Bois de teinture et matières tinctoriales	.....	.....	213	11 45
Meubles	44	8 12	694	106 23
Verres, de toutes sortes	22	2 64	531	98 97
Marbre	4,663	699 45	22	3 82
Manille	105	15 75	19	3 80
Mélasse	152	21 14	2,252	159 38
Clous	290	25 72	3,463	548 34
Huile, en barils	374	24 10	1,770	194 34
Peinture	867	126 53	486	65 46
Poix et goudron	.....	.....	1,435	99 94
Guénilles	14	2 80	469	50 80
Résine	.....	.....	1,880	97 80
Cendre de soude	400	12 60	1,814	357 07
Acier	887	132 81	182	27 49
Sucre	3,230	451 94	5,404	840 14
Pierre, ouvrée	299	55 48	281	14 19
Etain	31	0 59	579	100 05
Térébenthine	.....	.....	388	22 92
Blanc de plomb	6	0 12	129	22 18
Blanc de céruse	392	58 80	371	72 58
Whisky et tous autres spiritueux	260	38 91	1,002	183 62
Marchandises, non énumérées	24,582	3,669 75	10,581	1,625 92
Total, classe n° 4	36,854	5,370 11	34,729	4,848 66
Classe n° 5.				
Ecorce	.....	.....	.....	.....
Barils, vides	302	36 69	239	20 38
Courbes pour bâtiments	.....	.....	.....	.....
Flottes	429	5 09	4,240	74 20
Bois de chauffage, sur navires	19,110	838 11	13,578	491 72
do en radeaux	.....	.....	186	3 89
Bois de chauffage, sur navires	59,604	10,216 98	55,789	2,185 28
do en radeaux	.....	.....	69	3 84
Cercles	.....	.....	13	1 40
Liens de chemin de fer, sur navires	1,324	189 51	4,409	104 53
do en radeaux	.....	.....	.....	.....
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	.....	.....	1	0 02
do do en radeaux	.....	.....	23,735	594 05
Bois de construction, carré, sur navires	45,275	6,786 43	2,995	37 74
do do en radeaux	221	24 62	4,405	153 64
Articles en bois et bois en partie fabriqué	134	53 60	86	21 80
Bardeaux	18	5 21	49	9 00
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	.....	.....	14	4 00
do do en radeaux	.....	.....	2	0 40
Billots de sciage	10,000	332 71	20,573	470 57
Douves et fonds, barils	104	11 68	67	5 20
do do pipes	543	101 43	149	4 88
do do Indes Occidentales	1,247	233 18	974	53 84
do do saloirs	2	0 15	.....	.....
Traverses	.....	.....	10,614	27 58
Echalas	.....	.....	.....	.....
Total, classe n° 5	138,313	18,835 39	142,187	4,267 96

A—*Suite.*

mentionnés, et le montant des péages perçus, etc.—*Suite.*

Canal Chambly.		Canaux d'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux du district de Newcastle.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
.....	.....	61	11 59	44	10 70	.....	.....	.....	.....
9	0 90	27	4 27	101	13 95	.....	.....	.....	.....
6	0 60	.....	.....	22	3 03	.....	.....	.....	.....
130	12 70	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
32	1 20	44	6 12	29	3 30	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	12	2 02	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	14	1 24	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1,659	160 64	2	0 20	80	7 00	.....	.....	.....	.....
9	0 30	3	0 30	187	17 44	.....	.....	.....	.....
622	60 48	12	1 45	132	12 99	.....	.....	.....	.....
8	0 60	.....	.....	2	0 18	.....	.....	.....	.....
899	89 90	.....	.....	19	1 67	.....	.....	.....	.....
.....	.....	50	8 86	15	2 19	.....	.....	.....	.....
1,969	196 90	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	14	1 58	.....	.....	.....	.....
12	0 40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1,309	130 30	4	0 40	476	45 46	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1	0 19	9	0 80	.....	.....	.....	.....
342	34 20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3	0 10	2	0 38	3	0 26	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	33	2 88	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1	0 19	84	7 54	.....	.....	.....	.....
2,581	208 66	365	49 29	941	134 03	1,793	17 93	.....	.....
9,590	897 88	572	83 24	2,217	268 26	1,793	17 93	.....	.....
.....	.....	.....	.....	59	1 43	.....	.....	45	0 75
.....	.....	80	10 17	30	1 82	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
333	18 21	26,724	376 51	406	7 11	.....	.....	.....	.....
300	10 00	67,719	2,640 25	23,463	437 93	.....	.....	10,878	113 28
.....	.....	7,506	82 06	.....	.....	.....	.....	.....	.....
91,874	5,348 32	530,985	41,387 27	59,753	2,313 63	.....	.....	434	3 24
.....	.....	2,221	150 89	27	1 27	.....	.....	.....	.....
.....	.....	29	2 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....
12,913	990 44	1,705	164 60	5,488	612 92	.....	.....	127	4 73
.....	.....	1,784	165 29	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	223	17 84	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
126	12 59	8,080	92 40	20	0 38	.....	.....	680	14 00
.....	.....	.....	.....	8	1 40	.....	.....	.....	.....
38	5 90	419	277 08	51	8 26	.....	.....	79	10 42
8	0 54	.....	.....	37	4 99	.....	.....	.....	.....
.....	.....	11	2 32	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	10,145	255 62	745	17 02	.....	.....	1,850	33 00
.....	.....	1	0 15	1	0 02	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
14	0 24	220	1 35	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	66	9 50	.....	.....	.....	.....
105,606	6,386 24	657,629	45,608 46	90,377	3,435 52	.....	.....	14,093	179 42

ANNEXE

N° (A) 38.—Détail du mouvement du trafic sur les canaux sous-

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Classe spéciale.		$ cts.		$ cts.
Houille	223,871	43,901 23	143,624	19,650 30
Cryolite ou minerai chimique	.....	.....	362	18 10
Minerai de fer	16,872	843 60	.....	.....
Pierre, impropre pour la taille, non ouvrée	6,278	536 50	7,114	209 40
Glace	.....	.....	.....	.....
Total, classe spéciale	247,021	45,281 33	151,100	19,877 80
Total, fret et péages	855,704	166,055 79	485,109	53,586 87
Bois de construction et autre, en franchise	3,786	182 91	18,172	2,154 74
Blé, maïs, farine, fer, sel, houille, etc., etc., en franchise	19,310	2,896 50	278,318	9,973 03
Grands totaux, passagers et tonnage des navires non compris	878,800	169,135 20	781,599	65,714 64

Département des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 30 novembre 1889.

A—*Suite.*

mentionnés, et montant des péages perçus, etc.—*Fin.*

Canal Chambly.		Canaux d'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal St-Pierre.		Canaux du district de Newcastle.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonn'x.	Péages.	Tonn'x.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
108,994	10,650 09	327	10 90	9,523	417 74	20,816	208 16	.....	.....
.....	.....	830	41 50	1,171	58 55	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	691	17 20	.....	.....	706	4 70
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
108,994	10,650 09	1,157	52 40	11,385	493 49	20,816	208 16	706	4 70
241,446	22,282 62	675,617	51,348 43	109,991	6,566 86	39,149	2,204 57	14,799	257 12
.....	.....	17,632	254 83	.....	.....	.....	.....	.....	.....
307	30 70	.....	.....	2,257	60 24	.....	.....	.....	.....
241,753	22,313 32	693,429	51,603 26	112,248	6,627 10	39,149	2,204 57	14,799	257 12

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE A—*Suite.*

N° (A) 18.—TABLEAU indiquant le montant des péages perçus chaque mois pendant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1888.

Canaux et bureaux.	Janvier.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Montant des péages.
CANAL WELLAND.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Chippawa	.....	2 20	3 42	10 72	17 13	5 40	8 20	23 87	14 22	7 81	92 97
Colborne	.....	1,537 72	13,250 86	18,137 26	15,462 93	20,130 22	16,433 40	15,684 23	10,145 83	16 16	110,798 61
Dalhousie	.....	1,304 89	10,173 50	8,499 55	7,350 82	6,823 62	6,963 96	7,062 49	4,582 12	0 76	52,761 71
Dunnville	.....	5 25	27 84	85 78	32 09	72 08	.....	69 36	70 20	.....	362 60
Maitland	.....	.....	7 75	3 75	14 17	13 35	29 83	0 54	0 25	.....	69 64
Robinson	.....	76 90	288 90	225 55	239 64	169 41	120 62	129 14	58 77	18 66	1,327 59
Sainte-Catherine	.....	58 51	150 74	74 64	82 92	75 57	105 06	63 51	27 11	4 61	642 67
Total, canal Welland	.....	2,985 47	23,903 01	27,037 25	23,199 70	27,289 65	23,661 07	23,033 14	14,898 50	48 00	166,055 79
CANAUX DU SAINT-LAURENT.											
Beauharnois	.....	.....	51 28	327 35	116 64	73 25	132 11	148 17	34 79	.....	883 59
Cardinal	.....	.....	43 54	97 30	108 05	156 93	133 98	70 34	188 10	4 85	803 09
Cornwall	.....	.....	880 95	2,362 43	2,600 08	2,259 25	3,095 08	748 84	1,900 77	75 44	13,922 84
Kingston	.....	.....	2,237 43	1,502 29	2,232 49	2,370 32	1,764 36	645 06	293 07	.....	11,045 02
Lachine	.....	.....	211 23	336 53	363 69	525 51	504 89	226 73	258 96	0 25	2,527 79
Montréal	.....	.....	2,945 41	4,886 37	4,171 23	4,649 78	3,627 56	3,537 33	1,586 86	.....	24,404 54
Total, canaux du St-Laurent	.....	.....	6,369 84	9,512 27	9,592 18	10,035 04	9,257 98	4,476 47	4,262 55	80 54	53,586 87
CANAL CHAMBLY.											
Chambly	.....	.....	224 05	1,424 95	1,103 60	1,291 69	1,052 65	1,315 21	807 37	.....	7,219 52
Saint-Jean	.....	.....	2,459 63	2,157 47	2,029 08	2,194 69	2,816 99	1,937 35	943 01	.....	14,538 22
Saint-Ours	.....	2 65	43 18	65 99	76 15	77 18	81 20	99 53	79 00	.....	524 88
Total, canal Chambly	.....	2 65	2,726 86	3,648 41	3,208 83	3,563 56	3,950 84	3,352 09	1,829 38	.....	22,282 62
CANAUX D'OTTAWA.											
Ottawa	.....	.....	5,625 59	5,601 25	4,974 82	4,603 02	3,557 64	4,688 19	1,813 38	.....	30,964 39
Carillon	.....	.....	56 72	255 12	179 33	42 00	18 74	54 77	24 66	.....	631 34

[1889]

Grenville	.....	.....	3,012 01	3,112 00	2,808 09	2,768 28	1,903 90	2,705 94	1,856 07	73 07	18,239 36
Sainte-Anne	.....	.....	208 58	255 23	208 34	232 35	220 74	256 11	131 99	.....	1,513 34
Total, canal d'Ottawa	.....	.....	8,902 90	9,324 10	8,170 58	7,645 65	5,701 02	7,705 01	3,826 10	73 07	51,348 43
CANAL RIDEAU.											
Kingston-Mills	.....	.....	136 97	165 43	354 17	261 29	263 22	169 89	50 77	.....	1,401 74
Ottawa	.....	.....	434 77	966 71	1,006 57	765 25	549 27	573 49	284 20	.....	4,580 26
Smith's-Falls	.....	.....	98 96	81 15	101 75	140 61	41 21	86 50	34 68	.....	584 86
Total, canal Rideau	.....	.....	670 70	1,213 29	1,462 49	1,167 15	853 70	829 88	369 65	.....	6,566 86
CANAL SAINT-PIERRE.											
Saint-Pierre	2 69	1 84	399 77	265 92	194 67	317 14	313 81	345 20	263 60	99 93	2,204 57
CANAUX DU DISTRICT DE NEWCASTLE.											
Bobcaygeon	.....	.....	5 70	35 82	23 09	32 19	56 47	8 07	.....	.....	161 34
Peterborough	.....	.....	11 00	16 50	10 50	10 50	7 00	10 00	11 10	.....	76 60
Hastings	.....	.....	.....	1 00	2 50	7 50	2 98	3 10	2 10	.....	19 18
Total, canaux du dist. de Newcastle	.....	.....	16 70	53 32	36 09	50 19	66 45	21 17	13 20	.....	257 12
Grand total	2 69	2,989 96	42,989 78	51,054 56	45,864 54	50,068 38	43,804 87	39,762 96	25,462 98	301 54	302,302 26

NOTE.—Montant des péages sur grains passant par le canal Welland, remboursé d'après arrêté en conseil du 20 avril 1888, $30,580.02.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1889.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

N° (A) 19.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires qui ont passé par les canaux durant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1888, et le montant des péages perçus sur iceux.

Vaisseaux.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
CANAL WELLAND.													$ cts.
Navires canadiens, à vapeur	745	54,617	57,349	55,235	3,181	582	.....	5,163	60,406	115,597	120,936	236,533	3,344 70
" " à voiles	1,150	49,250	52,863	55,072	9,644	634	.....	17,076	56,881	122,032	119,388	241,420	4,489 96
Total, du Canada	1,895	103,867	110,212	110,307	12,825	1,216	.....	22,239	117,287	237,629	240,324	477,953	7,834 66
Navires américains, à vapeur	303	18	20	1,478	433	104,517	100,046	374	3,426	106,387	103,925	210,312	3,161 45
" " à voiles	449	406	115	2,744	979	64,848	48,768	.....	22,146	67,998	72,008	140,006	3,117 42
Total, américains	752	424	135	4,222	1,412	169,365	148,814	374	25,572	174,385	175,933	350,318	6,278 87
Grand total, canal Welland	2,647	104,291	110,347	114,529	14,237	170,581	148,814	22,613	142,859	412,014	416,257	828,271	14,113 53
CANAUX DU SAINT-LAURENT.													
Navires canadiens, à vapeur	2,880	315,450	271,940	16,492	.....	.....	.....	.....	2,222	331,942	274,162	606,104	3,653 83
" " à voiles	4,918	458,541	278,865	22,703	.....	36	.....	.....	41,548	481,280	320,413	801,693	8,637 47
Total, du Canada	7,798	773,991	550,805	39,195	.....	36	.....	.....	43,770	813,222	594,575	1,407,797	12,291 30
Navires américains, à vapeur	411	324	640	1,075	22	7,007	6,025	22	1,123	8,428	7,810	16,238	113 76
" " à voiles	796	840	12,585	1,314	7,133	1,342	1,256	48,505	3,086	52,001	24,060	76,061	592 25
Total, américains	1,207	1,164	13,225	2,389	7,155	8,349	7,281	48,527	4,209	60,429	31,870	92.299	706 01
Grand total, canaux du Saint-Laurent	9,005	775,155	564,030	41,584	7,155	8,385	7,281	48,527	47,979	873,651	626,445	1,500,096	12,297 31

Canal Chambly.													
Navires canadiens, à vapeur	355	28,974	28,131	9	.....	.....	.....	.....	897	28,983	29,028	58,011	190 66
" " à voiles	619	9,801	10,818	7,813	1,334	.....	.....	.....	27,922	17,614	40,074	57,688	931 63
Total, du Canada	974	38,775	38,949	7,822	1,334	.....	.....	.....	28,819	46,597	69,102	115,699	1,122 29
Navires américains, à vapeur	10	230	.....	138	.....	.....	.....	.....	10	368	10	378	4 38
" " à voiles	1,293	416	1,675	34,290	5,861	.....	.....	.....	84,822	34,706	92,358	127,064	1,714 52
Total, américains	1,303	646	1,675	34,428	5,861	.....	.....	.....	84,832	35,074	92,368	127,442	1,718 90
Grand total, canal Chambly	2,277	39,421	40,624	42,250	7,195	.....	.....	.....	113,651	81,671	161,470	243,141	2,841 19
Canaux de l'Ottawa.													
Navires canadiens, à vapeur	1,029	54,703	112,477	.....	784	.....	.....	.....	.....	54,703	113,261	167,964	665 64
" " à voiles	1,709	12,237	179,890	.....	19,328	.....	.....	.....	.....	12,237	199,218	211,455	2,954 85
Total, du Canada	2,738	66,940	292,367	.....	20,112	.....	.....	.....	.....	66,940	312,479	379,419	3,620 49
Navires américains, à vapeur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " à voiles	436	5,627	745	.....	35,619	.....	.....	877	.....	6,504	36,373	42,868	1,005 78
Total, américains	436	5,627	745	.....	35,619	.....	.....	877	.....	6,504	36,373	42,868	1,005 78
Grand total, canaux de l'Ottawa	3,174	72,567	293,112	.....	55,731	.....	.....	877	.....	73,444	348,852	422,287	4,626 27
Canal Rideau.													
Navires canadiens, à vapeur	1,141	33,552	36,630	178	.....	.....	.....	.....	.....	33,730	36,630	70,360	715 96
" " à voiles	1,388	46,835	48,564	707	.....	.....	.....	.....	.....	47,542	48,564	96,106	1,105 11
Total, du Canada	2,529	80,387	85,194	885	.....	.....	.....	.....	.....	81,272	85,194	166,466	1,821 07
Navires américains, à vapeur	50	251	263	.....	.....	.....	.....	.....	.....	251	263	514	12 61
" " à voiles	170	6,114	10,583	1,386	.....	.....	.....	.....	.....	7,500	10,583	18,083	216 45
Total, américains	220	6,365	10,846	1,386	.....	.....	.....	.....	.....	7,751	10,846	18,597	229 06
Grand total, canal Rideau	2,749	86,752	96,040	2,271	.....	.....	.....	.....	.....	89,023	96,040	185,063	2,050 13
Canal Saint-Pierre.													
Navires canadiens, à vapeur	111	10,428	8,175	.....	.....	.....	.....	130	.....	10,558	8,175	18,733	374 66
" " à voiles	1,470	36,736	34,651	.....	97	.....	.....	184	.....	36,920	34,748	71,668	1,433 36
Total, du Canada	1,581	47,164	42,826	.....	97	.....	.....	314	.....	47,478	42,923	90,401	1,808 02

N° (A) 19.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires, etc.—*Fin.*

ARTICLES.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
													$ cts.
CANAL SAINT-PIERRE—*Suite.*													
Navires américains, à vapeur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " à voiles	3	78	175	.....	.....	.....	.....	.....	.....	78	175	253	5 06
Total, américains	3	78	175	.....	.....	.....	.....	.....	.....	78	175	253	5 06
Grand total, canal Saint-Pierre	1,584	47,242	43,001	.....	97	.....	.....	314	.....	47,556	43,098	90,654	1,813 08
CANAUX DU DISTRICT DE NEWCASTLE.													
Navires canadiens, à vapeur	144	2,166	221	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,166	221	2,387	72 00
" " à voiles	2	.....	200	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	200	200	1 00
Total, du Canada	146	2,166	421	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,166	421	2,587	73 00
Navires américains, à vapeur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " à voiles	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total, américains	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grand total, canaux du district de Newcastle	146	2,166	421	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,166	421	2,587	73 00

RÉCAPITULATION.

Navires canadiens.													
A vapeur et à voiles.													
Welland	1,895	103,867	110,212	110,307	12,825	1,216	.....	22,239	117,287	237,629	240,324	477,953	7,834 66
Saint-Laurent	7,798	773,991	550,805	39,195	.....	36	.....	.....	43,770	813,222	594,575	1,407,797	12,291 30
Chambly	974	38,775	38,949	7,822	1,334	.....	.....	.....	28,819	46,597	69,102	115,699	1,122 29
Ottawa	2,738	66,940	292,367	.....	20,112	.....	.....	.....	.....	66,940	312,479	379,419	3,620 49
Rideau	2,529	80,387	85,194	885	.....	.....	.....	.....	.....	81,272	85,194	166,466	1,821 07
Saint-Pierre	1,581	47,164	42,826	.....	97	.....	.....	314	.....	47,478	42,923	90,401	1,808 02
Canaux du district de Newcastle	146	2,166	421	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,166	421	2,587	73 00
Total, canadiens	17,661	1,113,290	1,120,774	158,209	34,368	1,252	.....	22,553	189,876	1,295,304	1,345,018	2,640,322	28,570 83
Navires américains.													
A vapeur et à voiles.													
Welland	752	444	135	4,222	1,412	169,365	148,814	374	25,572	174,385	175,933	350,318	6,278 87
Saint-Laurent	1,207	1,164	13,225	2,389	7,155	8,349	7,281	48,527	4,209	60,429	31,870	92,299	706 01
Chambly	1,303	646	1,675	34,428	5,861	.....	.....	.....	84,832	35,074	92,368	127,442	1,718 90
Ottawa	436	5,627	745	.....	35,619	.....	.....	877	.....	6,504	36,364	42,868	1,005 78
Rideau	220	6,365	10,846	1,386	.....	.....	.....	.....	.....	7,751	10,846	18,597	229 06
Saint-Pierre	3	78	175	.....	.....	.....	.....	.....	.....	78	175	253	5 06
Total, américains	3,921	14,304	26,801	42,425	50,047	177,714	156,095	49,778	114,613	284,221	347,556	631,777	9,943 68
Grand total des navires canadiens et américains	17,682	1,127,594	1,147,575	200,634	84,415	178,966	156,095	72,331	304,489	1,579,525	1,692,574	3,272,099	38,514 51

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.
OTTAWA, 30 novembre 1889.

ANNEXE A.—*Suite*—CANAUX.

N° (A) 19½.—TABLEAU COMPARATIF du grand total du fret passé par les canaux sous-mentionnés, pendant les saisons de navigation de 1887 et 1888, ainsi que le montant des péages perçus sur iceux, y compris les péages sur les navires et les passagers.

Canaux.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
1887.												$ cts.
Canal Welland	23,849	76,130	32,518	18,557	151,074	189,427	34,400	251,873	241,931	535,987	777,918	144,561 75
Canaux du Saint-Laurent	190,804	534,165	11,566	5,997	731	3,101	51,884	88,734	254,985	631,997	886,982	60,195 12
Canal Chambly	7,655	6,115	92,627	.....	.....	.....	.....	116,875	100,282	122,990	223,272	20,468 94
Canal Rideau	76,039	14,458	1,981	.....	.....	.....	.....	.....	78,020	14,458	92,478	5,417 21
Canaux de l'Ottawa	638	504,400	.....	178,009	.....	.....	.....	.....	638	682,409	683,047	54,997 02
Canal Saint-Pierre	22,183	18,991	.....	.....	.....	.....	.....	.....	22,183	18,991	41,174	2,508 30
Canaux du district de Newcastle	15,480	165	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15,480	165	15,645	330 16
1888.												
Canal Welland	21,968	119,827	39,153	23,016	213,689	221,064	22,451	217,632	297,261	581,539	878,800	166,055 79
Canaux du Saint-Laurent	214,420	411,840	10,079	1,419	718	2,365	58,845	81,913	284,062	497,537	781,599	53,586 87
Canal Chambly	10,276	5,999	84,684	11,961	.....	.....	21	128,812	94,981	146,772	241,753	22,282 62
Canal Rideau	81,036	27,001	4,211	.....	.....	.....	.....	.....	85,247	27,001	112,248	6,566 86
Canaux de l'Ottawa	192	555,372	.....	137,683	.....	.....	.....	.....	192	693,057	693,249	51,348 43
Canal Saint-Pierre	12,674	26,021	.....	160	.....	.....	294	.....	12,968	26,181	39,149	2,204 57
Canaux du district de Newcastle	14,599	200	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14,599	200	14,799	257 12

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1886.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

ANNEXE A—*Suite.*

N° 25.—Tableau indiquant le nombre et le tonnage de tous les navires passés par les canaux pendant la saison de navigation en 1888.

CANAUX WELLAND ET DU SAINT-LAURENT.

	Canada.				Etats-Unis.			
	Bateaux à vapeur.		Voiliers.		Bateaux à vapeur.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
8	29	232	22	176	13	104	.....	.....
10	8	80	11	110	5	50	.....	.....
15	9	135	3	45	3	45	1	15
20	11	220	7	140	6	120	1	20
25	12	300	4	100	3	75	2	50
30	19	570	1	30	4	120	1	30
35	13	455	16	560	3	105	.....	.....
40	5	200	26	1,040	1	40	1	40
45	9	405	6	270	1	45	.....	.....
50	2	100	13	650	2	100	.....	.....
55	2	110	5	275	1	55	.....	.....
60	5	300	6	360	.....	.....	.....	.....
65	3	195	6	390	1	65	.....	.....
70	4	280	3	210	.....	.....	1	70
75	2	150	11	825	.....	.....	3	225
80	3	240	8	640	.....	.....	2	160
85	6	510	14	1,190	.....	.....	10	850
90	1	90	21	1,890	.....	.....	24	2,160
95	3	285	20	1,900	.....	.....	65	6,175
100	2	200	24	2,400	.....	.....	64	6,400
105	8	840	26	2,730	.....	.....	36	3,780
110	2	220	15	1,650	2	220	27	2,970
115	2	230	15	1,725	.....	.....	2	230
120	1	120	7	840	2	240	4	480
125	1	125	14	1,750	.....	.....	1	125
130	1	130	13	1,690	.....	.....	1	130
135	.....	.....	9	1,215	.....	.....	.....	.....
140	1	140	11	1,540	.....	.....	1	140
145	1	145	9	1,305	.....	.....	.....	.....
150	1	150	26	3,900	.....	.....	.....	.....
155	3	465	26	4,030	1	155	.....	.....
160	2	320	17	2,720	.....	.....	2	320
165	2	330	11	1,815	.....	.....	.....	.....
170	.....	.....	4	680	.....	.....	.....	.....
175	1	175	8	1,400	.....	.....	.....	.....
180	.....	.....	3	540	.....	.....	.....	.....
185	1	185	9	1,665	.....	.....	.....	.....
190	1	190	4	760	.....	.....	.....	.....
195	1	195	6	1,170	.....	.....	1	195
200	3	600	5	1,000	1	200	.....	.....
205	.....	.....	2	410	.....	.....	2	410
210	3	630	3	630	.....	.....	1	210
215	.....	.....	2	430	.....	.....	.....	.....
220	.....	.....	2	440	.....	.....	1	220
225	1	225	5	1,125	.....	.....	1	225
230	1	230	4	920	1	230	1	230
235	1	235	2	470	.....	.....	2	470
240	1	240	4	960	.....	.....	.....	.....
245	2	490	2	490	.....	.....	1	245
250	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
255	.....	.....	1	255	.....	.....	2	510
260	.....	.....	2	520	.....	.....	2	520
265	.....	.....	1	265	1	265	2	530
270	1	270	2	540	.....	.....	1	270

ANNEXE A—*Suite.*

N° 25.—Tableau indiquant le nombre et le tonnage de tous les navires passés par les canaux pendant la saison de navigation en 1888.

CANAUX WELLAND ET DU SAINT-LAURENT—*Fin.*

	Canada.				Etats-Unis.			
	Bateaux à vapeur.		Voiliers.		Bateaux à vapeur.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
275			5	1,375			6	1,650
280	1	280					1	280
285			4	1,140			7	1,995
290			2	580				
295	2	590	2	590			3	885
300	2	600	3	900			3	900
305	2	610	5	1,525			4	1,220
310			5	1,550			2	620
315	1	315	4	1,260			5	1,575
320			7	2,240			3	960
325			5	1,725			2	650
330			7	2,310			3	990
335	1	335	4	1,340			1	335
340			4	1,360			1	340
345	1	345						
350			3	1,050			1	350
355					1	355	1	355
360			2	720				
365			4	1,460				
370			2	740			1	370
375			3	1,125			1	375
380								
385	1	385	1	385			1	385
390	1	390						
395	3	1,185						
400	1	400	1	400				
405								
410	2	820	1	410				
415			1	415			1	415
420								
425			2	850				
430	1	430						
435	1	435	2	870				
440	2	880	2	880				
445								
450								
455	1	455	1	455				
460								
465			1	465				
470								
475							1	475
480								
485	1	485	1	485			2	970
490								
495							2	990
500	1	500	1	500				
505								
510	3	1,530						
515			1	515				
520			2	1,040				
525					1	525		
530	1	530						
535								
540	2	1,080			1	540		
545								

ANNEXE A—*Suite.*

N° 25.—ÉTAT indiquant le nombre et la tonnage de tous les navires passés par les canaux, etc—*Suite.*

CANAUX WELLAND ET DU SAINT-LAURENT—*Fin.*

	Canada.				Etats-Unis.			
	Bateaux à vapeur.		Voiliers.		Bateaux à vapeur.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
550					1	550		
555								
560								
565			1	565				
570								
575	1	575						
580	3	1,740						
585	2	1,170						
590								
595	2	1,190			1	595		
600	1	600					2	1,200
605								
610								
615	1	615			1	615		
620								
625								
628			1	628				
640							1	640
655					1	655		
660	1	660						
675	1	675						
690	1	690						
715	1	715						
769	1	769						
782							1	782
802							1	802
812	1	812						
836	1	836						
851					1	851		
910					1	910		
929	1	929						
985					1	985		
990					1	990		
1,001			1	1,001				
1,024					1	1,024		
1,035					1	1,035		
1,037					1	1,037		
1,105					1	1,105		
1,160					1	1,160		
1,172	1	1,172						
1,195					1	1,195		
1,203					1	1,203		
1,425					1	1,425		
1,441					1	1,441		
Total....	240	38,260	588	77,635	71	20,430	323	47,914

CANAUX RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY.

8	81	648	210	1,680	9	72	7	56
10	10	100	33	330	2	20		
15	8	120	3	45	3	45		
20	5	100	1	20	1	20	2	40
25	6	150	4	100	1	25		
30	4	120	3	90	3	90		
35	7	245	5	175	1	35		

ANNEXE A—*Suite.*

N° 25.—ÉTAT indiquant le nombre et le tonnage de tous les navires passés par les canaux, etc.—*Suite.*

CANAUX RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY—*Fin.*

	Canada.				Etats-Unis.			
	Bateaux à vapeur.		Voiliers.		Bateaux à vapeur.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
40	3	120	4	160	...	...	...	...
45	1	45	4	180	...	...	...	...
50	4	200	8	400	2	100	...	...
55	3	165	3	165	1	55	...	...
60	3	180	6	360	...	...	...	...
65	2	130	2	130	...	...	2	130
70	1	70	3	210	...	...	...	...
75	1	75	10	750	...	...	3	225
80	...	...	7	560	...	...	4	320
85	2	170	11	935	...	...	11	935
90	1	90	8	720	...	...	38	3,420
95	3	285	29	2,855	...	...	95	9,025
100	2	200	40	4,000	...	...	108	10,800
105	2	210	23	2,415	...	...	47	4,935
110	1	110	7	770	...	...	33	3,630
115	...	...	11	1,265	...	...	11	1,265
120	...	...	9	1,080	...	...	6	720
125	1	125	10	1,250	...	...	...	...
130	...	...	7	910	...	...	1	130
135	...	...	6	810	...	...	...	...
140	...	...	8	1,120	1	140	...	...
145	1	145	12	1,740	...	...	...	...
150	1	150	27	4,050	...	...	...	...
155	...	...	29	4,495	...	...	...	...
160	...	...	14	2,240	...	...	...	...
165	...	...	10	1,650	...	...	1	165
170	...	...	8	1,360	...	...	...	...
175	...	...	1	175	...	...	...	...
180	...	...	...	...	...	...	...	...
185	1	185	6	1,110	...	...	...	...
190	1	190	2	380	...	...	...	...
195	...	...	1	195	...	...	...	...
200	...	...	1	200	...	...	...	...
205	...	...	1	205	...	...	...	...
210	1	210	...	...	...	...	...	...
220	...	...	...	...	...	...	...	...
225	...	...	1	225	...	...	...	...
230	1	230	...	...	...	...	...	...
235	...	...	1	235	...	...	...	...
240	...	...	...	...	...	...	...	...
245	...	...	1	245	...	...	...	...
250	...	...	...	...	...	...	...	...
255	...	...	...	...	...	...	...	...
260	...	...	1	260	...	...	...	...
265	...	...	...	...	...	...	...	...
270	...	...	...	...	...	...	...	...
275	...	...	1	275	...	...	...	...
332	1	332	...	...	...	...	...	...
345	2	690	...	...	...	...	...	...
397	1	397	...	...	...	...	...	...
Total....	116	6,187	592	42,525	24	602	360	35,796

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX, OTTAWA, 30 novembre 1889.

ANNEXE A—*Suite.*

N° 26.—TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage classifié de tous les navires passés par les canaux pendant la saison de navigation de 1888.

CANAUX WELLAND ET DU SAINT-LAURENT.

CANADIENS.								ETATS-UNIS.							
Classe	Bateaux à vapeur.	Nombre.	Tonnage.	Classe	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.	Classe	Bateaux à vapeur.	Nombre.	Tonnage.	Classe	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.
1	250 à 1,172 ton'x ..	51	26,598	1	250 à 1,001 ton'x ..	97	34,434	1	250 à 1,441 ton'x ..	21	18,461	1	250 à 802 ton'x....	64	21,339
2	200 à 249 do ..	12	2,650	2	200 à 249 do ..	31	6,875	2	200 à 249 do ..	2	430	2	200 à 249 do	9	2,010
3	150 à 199 do ..	12	2,010	3	150 à 199 do ..	114	18,680	3	150 à 199 do .	1	155	3	150 à 199 do ...	3	515
4	100 à 149 do ..	19	2,150	4	100 à 149 do ..	143	16,845	4	100 à 149 do ..	4	460	4	100 à 149 do	136	14,255
5	50 à 99 do ..	31	2,260	5	50 à 99 do ..	107	8,330	5	50 à 99 do ..	4	220	5	50 à 99 do	105	9,640
6	Au-d. 50 do ..	115	2,597	6	Au-d. 50 do ..	96	2,471	6	Au-d. 50 do ..	39	704	6	Au-d. 50 do	6	155
	Total....	240	38,265		Total	588	87,635		Total	71	20,430		Total	323	47,914

CANAUX RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY.

1	250 à 397 ton'x....	4	1,419	1	250 à 275 ton'x....	2	535	1	250 à 300 ton'x....	....	.....	1	250 à 300 ton'x....	....	.....
2	200 à 249 do	2	440	2	200 à 249 do	5	1,110	2	200 à 249 do	....	.....	2	200 à 249 do	....	.....
3	150 à 199 do	3	525	3	150 à 199 do	98	15,655	3	150 à 199 do	....	.....	3	150 à 199 do	1	165
4	100 à 149 do	7	790	4	100 à 149 do	133	15,360	4	100 à 149 do	1	140	4	100 à 149 do ...	206	21,480
5	50 à 99 do	20	1,365	5	50 à 99 do	87	7,085	5	50 à 99 do ...	3	155	5	50 à 99 do	153	14,055
6	Au-d. 50 do	125	1,648	6	Au-d. 50 do	267	2,780	6	Au-d. 50 do	20	307	6	Au-d. 50 do	9	96
	Total.....	161	6,187		Total.....	592	42,525		Total..	24	602		Total.	369	35,796

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.
OTTAWA, 30 novembre 1889.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

N° 27.—TARIF des péages sur les

CANAUX WELLAND, SAINT-LAURENT, RIDEAU, OTTAWA ET

Le tarif des péages sur les canaux est divisé en cinq classes, comme ci-dessous, et est à tant par tonne, à moins qu'il ne soit autrement spécifié.	Canal Welland, vers l'ouest.	Canal Welland, vers l'est.	Lac Erié à Montréal.	Canaux du St.-Laurent, en chaque sens.	Canal Chambly et écluse St-Ours, en ch. sens.	Canal Rideau, en chaq. sens.	Canaux de l'Ottawa et écl. Ste-Anne, en ch. s.	D'Ottawa à Saint-Jean, en chaque sens.
Classe n° 1.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bateaux à vapeur.....par tonne.	0 01½	0 01½	0 02¼	0 00¾	0 00¾	0 01½	0 00⅝	0 01½
Voiliers et autres.	0 02¼	0 02¼	0 03¾	0 01½	0 00¼	0 02¼	0 01	0 02⅝
Classe n° 2.								
Passagers, de 21 ans et au-dessus, chacun.....	0 10	0 10	0 20	0 10	0 05	0 08	0 02¼	0 09¾
do au-dessus de 21 ans, chacun	0 05	0 05	0 10	0 05	0 02	0 04	0 01¼	0 04½
Classe n° 3.								
Briques, ciment et chaux hydraulique								
Argile, chaux et sable.....								
Soufre								
Maïs.....								
Fleur de farine.....								
Fer, chemin de fer.....								
do en gueuse...								
do tout autre	15	0 20	0 20	0 15	0 10	0 07	0 06	0 19¾
Plâtre, gypse.....								
Sel								
Viandes ou poissons, salés, en barils ou autrement.								
Produits agricoles, légumes, non énumérés.....								
do animaux, non énumérés.....								
Pierre, pour la taille..								
Blé								
Classe n° 4.								
Tous autres articles, non énumérés.....	0 15	0 20	0 20	0 20	0 10	0 26	0 14	0 29
Classe n° 5.								
Ecorce	0 20	0 20	0 20	0 15	0 10	0 07	0 06	0 19¼
Barils, vides, chaque.....,....	0 02	0 02	0 02	0 02	0 02	0 02	0 01	0 03½
Courbes, pour bâtiments, chaque....., ...	0 05	0 05	0 05	0 02	0 02	0 02	0 01	0 03½
Flottes, par 1,000 pieds linéaires...	1 40	1 40	1 40	1 40	1 20	1 05	0 50	2 05
Bois de chauffage, par corde, sur navires.....	0 20	0 20	0 20	0 20	0 10	0 15	0 08	0 23
do do en radeaux..... ..	0 25	0 25	0 25	0 25	0 15	0 19	0 09	0 30¼
Cercles	0 25	0 25	0 25	0 20	0 15	0 15	0 10	0 30
Mâts et espars, poteaux de télégraphe, par tonne de 40 pieds cubes, sur navires	0 15	0 15	0 15	0 05	0 05	0 08	0 07	0 13¼
Mâts et espars, poteaux de télégraphe, par tonne de 40 pieds cubes, en radeaux.....	0 20	0 20	0 20	0 10	0 10	0 15	0 10	0 22½
Traverses de chemins de fer, sur navires, chaque...	0 01	0 01	0 01	0 00½	0 00½	0 00¾	0 00¾	0 01⅜
do en radeaux, chaque.....	0 02	0 02	0 02	0 01	0 01	0 02	0 01	0 02¼
Bois scié, madriers, planches, voliges et bois de const. scié, par M. pds., mes. de planche, sur navires..	0 30	0 30	0 30	0 15	0 10	0 11¼	0 06¾	0 20
Bois scié, madriers, planches, voliges et bois de const. scié, par M. pds., mes. de planche, en radeaux..	0 60	0 60	0 60	0 30	0 20	0 19	0 09	0 36½
Bois carré, par M. pds. cubes, sur navires.....	3 00	3 00	3 00	1 00	1 00	0 56	0 44	1 69
do do en radeaux.....	4 50	4 50	4 50	2 00	2 00	1 12	0 63	3 13
Matériaux pour voitures, articles en bois et bois en partie ouvré, par tonne de 40 pds. cubes.....	0 40	0 40	0 40	0 40	0 25	0 30	0 20	0 55
Bardeaux, par mille.....	0 06	0 06	0 06	0 06	0 04	0 04½	0 02½	0 08
Pieux et perches pour clôtures, par M., sur navires.	0 40	0 40	0 40	0 40	0 20	0 23	0 12	0 42
do do do en radeaux.	0 80	0 80	0 80	0 80	0 40	0 38	0 17	0 77
Billots de sciage, par pièce type..... ...	0 08	0 08	0 08	0 08	0 05	0 06	0 06	0 13

canaux du Canada, 1888-89—*Fin.*

CHAMBLY (CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT, O. C., 25 JUILLET 1888.)

1RE SECTION.	2E SECTION.	3E SECTION.	4E SECTION.	COMPLET PARCOURS.	Whitlaw's à Hastings.
Fenelon-Falls à Bobcaygeon.	Bobcaygeon à Buckhorn.	Buckhorn à Burleigh.	Burleigh à Lakefield.	Fenelon-Falls à Lakefield.	
Péages prélevés à Fenelon-Falls.	Péages prélevés à Bobcaygeon.	Péages prélevés à Buckhorn.	Péages prélevés à Burleigh.	Péages prélevés à Fenelon-Falls.	Péages prélevés à Whitlaw.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
0 00 3/16	0 00 3/16	0 00 3/16	0 00 3/16	0 00 3/4	0 00 3/16
0 00 1/4	0 00 1/4	0 00 1/4	0 00 1/4	0 01	0 00 1/4
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 00 1/2	0 00 1/2	0 00 1/2	0 00 1/2	0 02	0 00 1/2
0 01	0	0 01	0 01	0 04	0 01
0 03	0 03	0 03	0 03	0 12	0 03
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 00 1/4	0 00 1/4	0 00 1/4	0 00 1/4	0 01	0 00 1/4
0 00 1/4	0 00 1/4	0 00 1/4	0 00 1/4	0 01	0 00 1/4
0 13	0 13	0 13	0 13	0 52	0 13
0 03	0 03	0 03	0 03	0 10	0 03
0 04	0 04	0 04	0 04	0 14	0 04
0 02	0 02	0 02	0 02	0 08	0 02
0 02	0 02	0 02	0 02	0 08	0 02
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 00 1/8	0 00 1/8	0 00 1/8	0 00 1/8	0 00 1/2	0 00 1/8
0 00 1/4	0 00 1/4	0 00 1/4	0 00 1/4	0 01	0 00 1/4
0 03	0 03	0 03	0 03	0 10	0 03
0 04	0 04	0 04	0 04	0 14	0 04
0 07	0 07	0 07	0 07	0 28	0 07
0 14	0 14	0 14	0 14	0 56	0 14
0 04	0 04	0 04	0 04	0 16	0 04
0 00 3/8	0 00 3/4	0 00 3/4	0 00 3/4	0 03	0 00 3/4
0 03	0 03	0 03	0 03	0 12	0 03
0 05	0 05	0 05	0 05	0 20	0 05
0 00 3/4	0 00 3/4	0 00 3/4	0 00 3/4	0 03	0 00 3/4

N° 27.—Tarif des péages sur les

CANAUX WELLAND, SAINT-LAURENT, RIDEAU, OTTAWA ET

Les péages sur les canaux sont divisés en cinq catégories, comme ci-dessous, et sont de tant par tonneau, à moins qu'il ne soit autrement spécifié.	Canal Welland, vers l'ouest.	Canal Welland, vers l'est.	Lac Erié à Montréal.	Canaux du Saint-Laurent, en chaque sens.	Canal Chambly et écluse St-Ours, en ch. sens.	Canal Rideau, en ch. sens.	Canaux de l'Ottawa et écl. Ste-Anne, en ch. sens.	D'Ottawa à Saint-Jean, en chaque sens.
Catégorie n° 5—Fin.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Douves et fonds de barils, par M	0 40	0 40	0 40	0 20	0 15	0 15	0 10	0 30
do pipe do	1 50	1 50	1 50	1 00	1 00	0 75	0 50	1 75
do des Ant. par M	0 75	0 75	0 75	0 60	0 25	0 45	0 25	0 65
do saloirs, sciés ou coupés, par M	0 08	0 08	0 08	0 04	0 03	0 03	0 02	0 06
Traverses, par 100 pièces	0 50	0 50	0 50	0 50	0 40	0 38	0 15	0 67½
Echalas à houblon, par 1,000 pièces	2 00	2 00	2 00	2 00	1 50	1 50	0 65	2 65
Catégorie spéciale.								
Gypse, brut (par A. du C., 28 octobre 1882)	0 15	0 05	.....	0 05	vers l'ouest.		.....	.....
Houille	0 20	0 20	0 20	0 15	0 10	0 08	0 05	0 17¾
Pierre, non ouvrée, cordée, impropre à la taille, par corde	0 75	0 75	0 75	0 60	0 37½	0 28	0 24	0 77½
Cryolithe, minerai de fer ou minerai chimique	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05
Glace	0 05	0 05	0 05	.....	.....	.....	.....	.....

canaux du Canada, 1888–89—*Fin.*

CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT, O.C., 25 JUILLET 1888.)—*Fin*

1re section.	2e section.	3e section.	4e section.	Complet parcours.	Whitlaw's à Hastings.
Fenelon Falls à Bobcaygeon.	Bobcaygeon à Buckhorn.	Buckhorn à Burleigh.	Burleigh à Lakefield.	Fenleon Falls à Lakefield.	
Péages prélevés à Fenelon Falls.	Péages prélevés à Bobcaygeon.	Péages prélevés à Buckhorn.	Péages prélevés à Burleigh.	Péages prélevés à Fenelon Falls.	Péages prélevés à Whitlaw's.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
0 02	0 02	0 02	0 02	0 08	0 02
0 10	0 10	0 10	0 10	0 40	0 10
0 05½	0 05½	0 05½	0 05½	0 22	0 05½
0 00½	0 00½	0 00½	0 00½	0 02	0 00½
0 05	0 05	0 05	0 05	0 20	0 05
0 20	0 20	0 20	0 20	0 80	0 20
En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 03½	0 03½	0 03½	0 03½	0 14	0 03½
0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 03	0 00¾
En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.

N° 27—*Suite.*

AVIS—*Suite.*

NOTE —La houille, excepté sur le canal Welland, passe par tous les canaux en franchise.—Arrêté du conseil du 7 juin 1869.

Le bois en grume, le bois de service et autres produits passent en franchise sur le Creek Chippewa, entre l'Aqueduc et Port-Robinson.—Arrêté du conseil du 18 mai 1863.

Le minerai de fer, cryolithe ou minerai chimique, paient 5 centins par tonneau sur une section ou sur tous les canaux.

Les marchandises qui auront payé les péages sur toute la ligne des canaux du Saint-Laurent, ou sur le canal Lachine, l'écluse Sainte-Anne et sur les canaux de l'Outaouais et du Rideau, passeront en franchise le canal Welland ; et si des péages ont été payés au canal Chambly, ils seront remboursés à Montréal ou à Kingston-Mills ; et les marchandises qui auront payé tous les péages du canal Welland passeront en franchise les canaux du Saint-Laurent ou ceux de l'Outaouais ou du Rideau, l'écluse Sainte-Anne et les canaux de Lachine et de Chambly ; pourvu que les articles ayant droit à cette exemption passent en descendant par toute la longueur du canal jusqu'à Montréal, ou en remontant par toute la longueur des canaux du Saint-Laurent, ou des canaux de l'Outaouais et du Rideau jusqu'au lac Ontario.

Tous les articles, effets ou march. non désignés ci-dessus, paieront selon le tarif de la catégorie n° 4.

Nul laissez-passer ne sera donné aux remorqueurs ou autres petits navires à moins de 25 centins le minimum, mais des navires ne portant ni fret ni passagers pourront obtenir un permis de saison moyennant $30, lequel leur permettra de circuler à volonté sur le canal.

Les marchandises expédiées à aucun port à l'ouest des canaux du Saint-Laurent, et sur lesquelles les péages ont déjà été payés pour leur passage sur ces canaux, peuvent être réexpédiées de ces ports et transportées exemptes de péage sur le canal Welland comme si elles avaient été expédiées directement en premier lieu ; et les marchandises en destination de l'est qui auront payé les péages sur le canal Welland peuvent être transbordées à aucun des ports du lac Ontario et passer ensuite sans payer de nouveaux péages sur les canaux du Saint-Laurent, comme si elles avaient été expédiées directement en premier lieu.

AVIS.

NAVIRES DES ENTREPRENEURS ET LEURS CARGAISONS EN FRANCHISE.

A.C,, 22 avril 1884.—Sur la représentation du ministre du revenu de l'intérieur, le comité recommande que l'arrêté du conseil du 18 septembre 1873, par lequel il était ordonné que tous les navires, qui, étant la propriété de, ou étant frétés par des concessionnaires d'entreprises pour l'agrandissement ou la réparation de canaux, seraient employés à l'enlèvement de débris ou le transport de matériaux nécessaires à ces travaux, fussent admis à passer sur les dits canaux sans qu'il fût payé de péages, soit modifié par l'addition, après le mot "péages," des mots "sur ces navires et leurs cargaisons," et que la dite modification soit censée avoir existé dès la date du dit arrêté du conseil.

TAUX SPÉCIAUX POUR LES CÉRÉALES EN DESTINATION DE L'EST.

A.C., 20 avril 1888.—Sur la recommandation du ministre des chemins de fer et canaux, et en vertu des dispositions du 13e article du chapitre 37 des Statuts revisés du Canada, intitulé "Acte concernant le ministère des chemins de fer et canaux, il a plu à Son Excellence en conseil ordonner, et il est par le présent ordonné, que le taux spécial de péages de deux (2) centins par tonneau, adopté l'année dernière pour le passage dans les canaux Welland et du Saint-Laurent de certaines céréales, blé, maïs, pois, orge et seigle, lorsqu'elles sont expédiées en destination de Montréal ou de quelque autre port à l'est de Montréal, soit continué pendant la prochaine saison de navigation et pas plus longtemps, ces péages s'appliquant aux canaux Welland et du Saint-Laurent.

Il a en outre plu à Son Excellence ordonner la continuation, pendant la même période seulement, de l'arrangement par lequel les dites denrées, si elles ont acquitté les pleins péages ordinaires pour passage dans le canal Welland, auront droit d'être exemptées du paiement de tout autre péage pour passage dans aucune partie du système de canaux du Saint-Laurent, même si elles ne traversaient pas toute la distance jusqu'à Montréal.

A.C., 18 mars 1889—Considérant qu'il est à propos que le taux spécial de péages pour le passage dans les canaux Welland et du Saint-Laurent de certaines denrées en destination de l'est, en force pendant la dernière saison de navigation, soit continué pendant la prochaine saison.

Il a plu à Son Excellence le gouverneur général en conseil, en vertu des dispositions du 13e article du chapitre 37 des Statuts revisés du Canada, intitulé "Acte concernant le ministère des chemins de fer et canaux," ordonner, et il est par le présent ordonné que le taux spécial de péages de deux (2) centins par tonneau, adopté l'année dernière pour le passage dans les canaux Welland et du Saint-Laurent de certaines céréales, blé, maïs, pois, orge et seigle, lorsqu'elles sont expédiées en destination de Montréal ou de quelque autre port à l'est de Montréal, soit continué pendant la prochaine saison de navigation et pas plus longtemps, ces péages s'appliquant aux canaux Welland et du Saint-Laurent.

Il a en outre plu à Son Excellence ordonner la continuation, pendant la même période seulement, de l'arrangement par lequel les dites denrées, si elles ont acquitté les pleins péages ordinaires pour passage dans le canal Welland, auront droit d'être exemptées du paiement de tout autre péage dans aucune partie du système de canaux du Saint-Laurent, même si elles ne traversaient pas toute la distance jusqu'à Montréal.

EXCURSIONS : LACHINE ET SAINTE-ANNE.

A.C., 1er juin 1889.—Sur la recommandation du ministre des chemins de fer et canaux, et en vertu des dispositions du 13e article du chapitre 37 des Statuts revisés du Canada, intitulé "Acte concernant le ministère des chemins de fer et canaux,"—

Il a plu à Son Excellence en conseil ordonner, et il est par le présent ordonné, que les dispositions de l'arrêté du conseil du 26 mai 1885, d'après lesquelles il n'était chargé aux bateaux à vapeur spéciament engagés pour le transport de partis d'excursionnistes, allant et revenant le même jour, sur le même bateau, que la moitié des taux ordinaires de passagers dans le canal Lachine et l'écluse Sainte-Anne pendant la dite saison, soient et elles sont continuées en force pour la saison de 1888.

N° 47.—*Suite.*

AVIS—*Suite.*

RADEAUX, CANAL DE CARILLON.

A. C., 6 juillet 1888.—Vu un mémoire en date du 30 juin 1888, du ministre des chemins de fer et canaux, représentant qu'en vertu d'un arrêté du conseil il a été permis aux radeaux de passer en franchise dans le canal de Carillon, en conséquence de la construction d'un barrage en travers de la rivière Outaouais à Carillon, ce qui rendait difficile et parfois impossible la descente des rapides à cet endroit de la rivière.

Le ministre déclare qu'il appert nécessaire, vu la difficulté de passer par la glissoire pratiquée dans le barrage, que le canal serve au passage des radeaux ; et il recommande qu'à compter de l'ouverture de la présente session, et à l'avenir et jusqu'à nouvel ordre, les radeaux aient la permission de passer gratuitement dans le canal de Carillon, sauf tous règlements que le ministre des chemins de fer et canaux pourra juger bon d'adopter dans le trafic du canal.

49 VIC., CHAP. 32.

ACTE CONCERNANT LE CANAL DE LA BAIE DE BURLINGTON.

[*Sanctionné le 2 juin 1886.*]

CONSIDÉRANT qu'il est à propos, dans l'intérêt de la navigation et pour la commodité du public, que les péages imposés pour l'usage de l'ouvrage public ci-dessous mentionné soient abolis : A ces causes, Sa Majesté, par et avec l'avis et le consentement du Sénat et de la Chambre des communes du Canada, décrète ce qui suit :—

1. Nonobstant tout ce que contient l'acte de la trente-unième Victoria, chapitre douze, intitulé "*Acte concernant les travaux publics du Canada*," nuls péages ne seront à l'avenir payables ou perçus au sujet de l'usage de l'ouvrage public dans le voisinage de la cité d'Hamilton, dans la province d'Ontario, communément appelé le canal de la baie de Burlington.

"ACIER" CLASSÉ AVEC LE "FER" A 15C. SUR LES CANAUX DU SAINT-LAURENT SEULEMENT.

A. C., 1er fév. 1888.—ATTENDU que le ministre des chemins de fer et canaux fait rapport qu'en vertu des dispositions du tarif de taux de péages actuellement en force sur les canaux de la Puissance, établi par arrêté du conseil du 23 juin 1883, il existe une différence peu désirable entre le fer et l'acier devant passer par les canaux du Saint-Laurent, le fer étant placé dans la 3ème classe, sur lequel 15 centins par tonne sont imposés, tandis que l'acier, n'étant pas placé dans une classe spéciale, est compris dans la "4ème classe," savoir, "tous autres articles non énumérés," sur lequel 20 centins par tonne sont imposés,—

Il a plu à Son Excellence en conseil, sur la recommandation du ministre des chemins de fer et canaux, et en vertu des dispositions du 13ème article du chap. 37 des Statuts revisés du Canada, intitulé "Acte concernant le ministère des chemins de fer et canaux," ordonner, et il est par le présent ordonné, que le dit ordre en conseil du 23 juin 1883, établissant le tarif de taux de péages sur les canaux de la Puissance, soit et il est par le présent modifié de manière à placer "l'acier" dans la même catégorie que le "fer," réduisant ainsi la charge à 15 centins par tonne.

COMMUTATION DES PÉAGES, CANAL LACHINE.

A. C., 9 juin 1888.—Qu'autorisation soit donnée, pour la présente saison de navigation, et pas plus longtemps, dans le cas des navires "Kate" "Betsy" et "Sillery," pour la commutation de la somme de $90, payable d'avance sur le navire et sa cargaison pour tous les péages et frais encourus par ces navires en transbordant du bois de service dans le bassin du canal Lachine et le havre, à condition que lorsque ces navires seront employés temporairement à transporter d'autres effets que des madriers, les péages ordinaires seront prélevés.

CANAL SAINT-PIERRE.

Sur tout et chaque navire passant sur le dit canal, deux centins par tonneau sur le navire et un centin par tonneau sur le fret, en chaque sens.

A. C., 21 juin 1888.—Que d'après le mode adopté l'année dernière et l'année précédente, en vertu d'un arrêté en conseil en date du 11 mai 1886, une commutation des péages sur le canal Saint-Pierre soit autorisée pour la saison courante, dans le cas des navires de la Compagnie de vapeur du Bras d'Or qui portent les malles de Sa Majesté, comme suit :—

Sur le *Marion*	$450 00
do *Neptune*	300 00

N° 27—*Suite.*

AVIS—*Suite.*

Les taux suivants de péages seront prélevés sur les navires et articles passant par les différentes subdivisions des canaux.

Canal Welland.	Taux.
1. De Port-Maitland, Dunnville et Port-Colborne à Port-Robinson ou Allanburg, sans passer l'écluse, en chaque sens	½
2. De la tranchée Chippewa, ou quelque part que ce soit, à Dunnville, Pointe-Maitland ou Port-Colborne	⅝
3. De Dunnville à Port-Colborne	½
4. De Thorold à Sainte-Catherine ou Port-Dalhousie	½
5. De Maitland, Dunnville, Colborne ou Port-Robinson à Marshville et les lieux intermédiaires	⅜
6. De Marshville ou les lieux intermédiaires à Port-Maitland, Dunnville, Port-Colborne et Port-Robinson	⅜
7. De Port-Robinson à Allanburg ou Thorold	⅜
8. do Sainte-Catherine ou Port-Dalhousie	½
9. De Sainte-Catherine à Port-Dalhousie	⅛
10. De Dunnville à Maitland	¼
11. De Port-Robinson en passant par l'écluse de la tranchée de Chippewa	¼
12. De Port-Colborne à Port-Maitland	⅞
13. De la tranchée de Chippewa en passant par l'écluse à Port-Robinson	¼
14. De Colborne, Dunnville, Maitland et Marshville à Thorold	⅜
15. do do do Sainte-Catherine	⅞
16. Seulement par la tranchée de Chippewa	⅛
17. Seulement par l'écluse de Port-Robinson	⅛
Canaux dt Saint-Laurent.	
La navigation sera divisée en quatre sections, savoir : Cardinal, Cornwall, Beauharnois et Lachine. Des péages seront prélevés sur tout navire et propriété dans la proportion du nombre de sections franchies.	
Canal Chambly.	
Navires et articles passant de Sorel à Chambly, paieront	⅓
do do Chambly à Saint-Jean, paieront	⅔

Canaux de l'Ottawa.

La navigation sera divisée en trois sections, savoir : Grenville, Carillon et Sainte-Anne. Des taux seront prélevés sur tout navire et article dans la proportion du nombre de sections franchies.

Canal Rideau.

La navigation de ce canal est divisée en trois sections : "Ottawa," "Smith's Falls" et "Kingston-Mills." Les navires et fret passant par une section paieront un tiers, deux sections, deux tiers.

Règles Générales.

Toute fraction d'une tonne sera comptée comme une tonne, et les parties de sections seront comptées comme sections entières sur les canaux ci-dessus.

Le passage des bois en grume ou autres sur aucun des canaux ou sections de ces canaux sera toujours soumis à des règlements à cet effet.

Droit de ports.

Les navires prenant ou déchargeant du fret sur les propriétés du chemin de fer Welland, à Port-Colborne ou Dalhousie, seront exempts de droits de port ; mais tous les autres navires déchargeant ou prenant un chargement à Port-Dalhousie, Port-Colborne ou Port-Maitland, paieront deux centins pour chaque tonne de fret qu'ils y prendront ou déchargeront. Deux centins.

N° 27—*Suite.*

AVIS—*Suite.*

BASE DE L'ESTIMATION DES POIDS.	Ton'x.
2,000 lbs. avoirdupois	1
Par M. signifie par mille pieds	
Par Mille signifie par mille pièces	
Fruits verts, 9 barils correspondent à	1
Alcalis 3 do	1
Ecorces, 4 cordes	1
Bœuf, 7 barils	1
Biscuits et craquelins, 9 barils	1
Brique, commune, 1,000	2
Beurre, 22 tinettes ou 7 barils	1
Bestiaux, 3	1
Ciment et chaux hydraulique, 7 barils	1
Briques réfractaires, 1,000	3
Poisson, 7 barils	1
Fleur, 9 barils	1
Gypse et manganèse, 6 barils	1
Chevaux, 2	1
Saindoux et suif, 7 barils ou 22 tine tes	1
Liqueurs et spiritueux, 215 gallons	1
Liqueurs, toutes autres, 215 gallons	1
Noix, 9 barils	1
Huîtres, 6 barils	1
Lard, 7 barils	1
Sel, 7 barils	1
Graines, 9 barils	1
Moutons, 20	1
Pierre, 12 pieds cubes	1
Pierre, 1 corde	7½
Whisky, 4 barils ou 215 gallons	1
Barils vides, 10	1
Cercles à barils, 10 mille	1
Planches et autres bois sciés, 600 pieds mesure de planche	1
Courbes de bâtiments, 4	1
Bois de chauffage, 1 corde	3
Echalas à houblon, 60, ou 40 pieds cubes	1
Bardeaux, 12 M. ou paquets	1
Piquets ou perches pour clôtures, 1 mille	1
Douves et fonds, pipe, 1 mille	8
do Indes occidentales, 1 mille	4
do baril, 1 mille	2½
do saloir, 1 mille	½
Bois en grume, étalon, 1	⅞
Bois carré, 50 pieds cubes	1
Poteaux de télégraphe, 10, ou 40 pieds cubes	1
Mâts et espars, 40 pieds cubes	1
Liens de chemins de fer, 16, ou 50 pieds cubes	1
Tous autres bois ouvrés ou en partie ouvrés 40 pieds cubes, selon le tarif	1
Flottes, 50 pieds linéaires	1
Traverses, 40 pieds cubes ou 5 pièces	1

NOTE.—D'après l'Acte des poids et mesures de 1873, les articles suivants sont estimés au cent (100 lbs.), savoir :—orge, fèves, charbon de bois, maïs, avoine, pois, pommes de terre, seigle, sel, graines et blé, le poids équivalant au boisseau étant comme suit :—Blé, soixante livres ; maïs, cinquante-six livres ; seigle, cinquante-six livres ; pois, soixante livres ; orge, quarante-huit livres ; avoine, trente-quatre livres ; sarrasin, quarante-huit livres ; fèves, soixante livres ; pommes de terre, soixante livres.

DROITS D'EMMAGASINAGE DANS LES HANGARS DU BASSIN DU CANAL LACHINE.

PROCLAMATION.

ATTENDU qu'il est à propos de pourvoir à l'établissement de droits sur les divers travaux publics construits aux frais de la province : Sachez en conséquence, qu'à compter de la date des présentes, et jusqu'à ce que le plaisir de Sa Majesté soit ultérieurement connu à cet égard, il sera payé pour l'usage de

N° 27—*Suite.*

AVIS—*Suite.*

Sa Majesté, ses héritiers et successeurs, aux personnes qui pourront être autorisées à les percevoir, les diverses sommes spécifiées dans le tarif qui accompagne les présentes. Ce dont les sujets dévoués de Sa Majesté, et tous autres que les présentes pourront concerner, sont requis de prendre connaissance pour leur gouverne.

Donné sous mon seing et le sceau de mes armes, à Montréal, ce vingt et unième jour d'août, dans l'année de Notre-Seigneur mil huit cent quarante-six, dans la dixième année du règne de Sa Majesté.

Par ordre,

(Signé) D. DALY, *Secretaire.* (Signé) CATHCART.

TARIF DES DROITS D'EMMAGASINAGE SUR LES ARTICLES LAISSÉS DANS LES HANGARS DES BASSINS DU CANAL LACHINE.

			s.	d.
Blé, et autres grains, par semaine,		par boisseau		½
Farines	do	par baril		2
Lard, bœuf, beurre et saindoux	do	do		3
Cassonade	do	par boucaut, 6d., pur baril		3
Liqueurs	do	par pipe, 9d., par tonne		7½
	do	par barrique, 6d., par quartaut		4
Fer, en barres	do	par tonneau	1	0
Fer, en saumon	do	do		6
Sel	do	par 100 boisseaux	1	8
Balles, paniers, caisses, etc	do	par ton. de poids ou d'encombrement	1	0
Charbon	do	par chaldron		6

1. Il ne sera rien demandé pour emmagasinage d'articles dans les hangars du bassin du canal Lachine, pendant la première période de quarante-huit heures, après laquelle les droits d'emmagasinage ci-dessus seront imposés et perçus.
2. Les articles non énumérés devront payer selon le tarif ci-dessus.
3. Tous les articles emmagasinés dans les hangars et y laissés après la première période de quarante-huit heures, paieront les droits sur le pied d'une semaine, quoiqu'ils puissent n'y être restés qu'une fraction de ce temps, et de même pour chaque semaine subséquente.
4. La main-d'œuvre pour le dépôt et l'enlèvement des articles dans les hangars sera fournie par les propriétaires, ou leurs agents, et à leurs frais.
5. Tous les articles emmagasinés dans ces hangars seront absolument aux risques du propriétaire, pour dommage par le feu ou autrement.
6. Tout droit d'emmagasinage devra être payé avant l'enlèvement des articles.

Avis est par le présent donné qu'il a plu à Son Excellence le gouverneur général en conseil autoriser que le tarif des droits d'emmagasinage dans les hangars du bassin du canal Lachine établi par la proclamation du 21 août dernier, soit continué en vigueur jusqu'à nouvel ordre.

Par ordre,

(Signé) J. W. DUNSCOMB,
Commissaire des douanes.

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,
DÉPARTEMENT DES DOUANES, 28 octobre 1846.

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,
DÉPARTEMENT DES DOUANES,
TORONTO, 31 mai 1858.

Avis est par le présent donné qu'il a plu à Son Excellence le gouverneur général, par un arrêté du conseil, daté de ce jour, ordonner et régler que l'emmagasinage de la farine dans les hangars, aux bassins du canal Lachine, à Montréal, soit, jusqu'à ce qu'il en soit autrement ordonné, gouverné par les règlements suivants, savoir :

1. Il sera permis de laisser la farine dans les hangars deux jours entiers sans payer ;
2. Si elle y est laissée au delà de deux jours ou de 48 heures, cette farine sera assujétie au paiement d'un centin par baril, pour les quatre premiers jours après l'expiration des 48 heures d'exemption.
3. Si la farine est laissée dans les hangars au delà de quatre jours à un centin par jour par baril, elle sera assujétie à payer deux centins par jour par baril, pour chaque jour qui suivra l'expiration de ces quatre jours ;
4. Toute fraction de jour sera considérée comme un jour entier.

Par ordre,

(Signé) R. S. M. BOUCHETTE,
Commissaire des douanes.

N° 27—*Suite.*

AVIS—*Suite.*

BUREAU DU CONSEIL PRIVÉ,
OTTAWA, 12 juin 1880.

Sur la recommandation de l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, le comité conseille que les droits à prélever pour l'emmagasinage du sel dans les entrepôts de Saint-Michel, à Montréal, sous l'autorité d'un arrêté du conseil en date du 1er juillet 1846, qui fixait ces droits à un centin par sac par semaine, à l'expiration de la première période de quarante-huit heures, soit modifié, et que ces droits soient réduits à un demi-centin par sac par semaine après l'expiration de la première période de quarante-huit heures.

(Signé) J. O. COTÉ,
Greffier du Conseil privé.

TARIF POUR LES NAVIRES FAISANT LE COMMERCE AVEC LES PORTS DE L'EST ET ENTRANT DANS LE CANAL LACHINE AU PORT DE MONTREAL.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
QUÉBEC, 8 juin 1860.

Il a plu à Son Excellence le gouverneur en conseil ordonner, et il est par le présent ordonné, que dès et après la présente date les droits suivants seront prélevés sur les navires qui font commerce avec les ports de l'est et entrent dans le canal Lachine au port de Montréal, ainsi que sur certaines marchandises ci-après mentionnées ; quarante-huit heures étant allouées aux dits navires pour le déchargement de leur cargaison avant d'être soumis aux droits ; et le dit déchargement devant se faire en aval de l'écluse Saint-Gabriel.

Navires.	Droits.
Bateaux à vapeur jaugeant 50 tonneaux et plus, par tonneau d'enregistrement, par journée de 24 heures	8 mill.
Tous autres navires jaugeant 50 tonneaux et plus, par tonneau d'enregistrement, par journée de 24 heures	4 "
Bateaux à vapeur ne jaugeant pas 50 tonneaux d'enregistrement, par journée de 24 heures	40 centins.
Tous autres navires jaugeant de 25 à 50 tonneaux d'enregistrement, par journée de 24 heures	20 "
Tous navires ne jaugeant pas 25 tonneaux d'enregistrement, par journée de 24 heures	10 "
Houille, par chaldron	10 "
Sel, par 100 minots	15 "
Marchandises de la catégorie n° 4 du tarif des canaux provinciaux	10 "

Pourvu, toutefois, que les droits ci-dessus ne soient prélevés que sur les marchandises destinées à la consommation à Montréal, et sur les navires faisant commerce avec ce port.

(Signé) W. H. LEE,
Greffier du Conseil privé.

QUAIAGE A PRÉLEVER SUR LE BOIS DE CHAUFFAGE SUR LES QUAIS ET LES BORDS DU CANAL.

A. C., 7 août 1860.—1. Sur la recommandation de l'honorable commissaire des travaux publics, il a plu à à Son Excellence le gouverneur général en conseil ordonner, et il est par le présent ordonné que les droits établis par un arrêté du conseil du 8 juin dernier pour être prélevés sur le bois de chauffage sur les quais à Lachine, et sur le canal Lachine, entre le pont Wellington et l'écluse n° 5, et sur les quais du bassin du canal Lachine, soient et sont par le présent modifiés, et il a plu à Son Excellence ordonner qu'au lieu de ces droits, les droits suivants seront perçus ainsi que mentionné dans le présent, savoir :

2. Bois de chauffage débarqué sur les quais ou les bords du canal, ou dans des bateaux, barges ou autres navires, occupant quelqu'un des bassins entre le pont de la rue Wellington et l'écluse n° 3, 4 centins par corde, et pour chaque jour que le bois restera dans le canal ou le bassin, ou sur les quais ou les bords du canal après une période de cinq jours, un droit additionnel de 4 centins par corde.

Bois de chauffage sur les bords du canal entre l'écluse n° 3 et l'écluse n° 5, et sur les quais dans le bassin du canal à Lachine :

	Par corde.
Pour recevoir du bois de construction, etc., y compris l'usage du bassin ou du quai pendant un mois	3 centins.
Pour chaque mois suivant pendant la saison de la navigation	3 "
Pour l'hivernage dans le bassin ou le quai	3 "

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
QUÉBEC, 27 janvier 1862.

Présent :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Sur la recommandation de l'honorable commissaire des travaux publics, il a plu à Son Excellence en conseil ordonner, et il est par le présent ordonné, que les dispositions de l'arrêté du conseil du 8e jour de juin 1860, telles que modifiées par l'arrêté du conseil du 7e jour d'août suivant, établissant le tarif des droits à percevoir sur le bois de chauffage sur les quais à Lachine, et dans le canal Lachine et le bassin du dit canal, soient et sont par le présent déclarées s'appliquer aux bords et aux terrains du canal à la côte Saint-Paul et à Lachine.

(Signé) W. H. LEE,
Greffier du Conseil privé.

N° 47—*Suite.*

AVIS—*Suite.*

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
OTTAWA, 4 février 1880.

Présent :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Attendu que, par arrêté du conseil du 8 juin 1860, il a été donné pouvoir de prélever un péage comme suit sur le "bois de chauffage déposé sar le bord du canal, entre l'écluse n° 3 et l'écluse n° 5, ainsi que sur les quais du bassin de Lachine" :

	Par corde.
Pour recevoir le bois de charpente, etc., y compris l'usage du bassin ou quai pour un mois.	3 centins.
Pour chaque mois suivant, durant la saison de navigation.....	3 "
Pour l'hivernage dans le bassin ou au quai	3 "

Et attendu qu'il a été démontré que, présentement, il a été difficile de percevoir ce péage mensuel sur le bois de chauffage, et que l'abolition de ce droit faciliterait les affaires et augmenterait le revenu ; il a plu à Son Excellence le gouverneur général en conseil, sur la recommandation de l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, ordonner, et il est par le présent ordonné, que l'article de l'arrêté du conseil du 8 juin 1860, qui établit ces droits, soit et est par ces présentes révoqué, cette révocation devant prendre effet le 1er juillet 1880.

(Signé) J. O. COTÉ,
Greffier du Conseil privé.

LES BASSINS DU CANAL QUI SONT DANS LES LIMITES DE LA CITÉ DE MONTRÉAL SERONT CONSIDÉRÉS POUR CERTAINES FINS COMME PARTIE DU PORT.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
OTTAWA, 8 août 1878.

Présent :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

1. Attendu que l'honorable ministre des travaux publics a représenté : Que sous le coup des règlements qui existent aujourd'hui pour la perception des péages sur les canaux, les navires allant à l'est et qui ont payé le péage complet pour un passage d'ouest à l'est par le canal Welland, sont encore frappés d'un péage partiel pour une section du canal s'ils entrent de nouveau dans le canal Lachine ;
2. Que souvent les navires chargés de grain et à destination du port de Montréal ne déchargent qu'une partie de leur cargaison à bord des navires de mer dans le port, et entrent de nouveau dans le canal Lachine pour décharger le reste de leur cargaison, soit dans les élévateurs à grain ou les moulins situés le long des bassins du canal ;
3. Que dans son opinion, ces navires ayant payé péage pour un passage complet sur le canal Welland, devraient pouvoir entrer gratuitement dans le canal Lachine pour les fins ci-dessus mentionnées.
4. Il a plu à Son Excellence en conseil, sur la recommandation du ministre des travaux publics, ordonner, et il est par le présent ordonné, que les bassins du canal sis et situés dans les limites de la cité soient considérés comme formant partie du port de Montréal, en tant seulement qu'est concernée la perception des péages pour les navires ci-dessus mentionnés, entrant de nouveau dans cette partie du canal pour décharger le reste de leur cargaison ; mais que cette règle ne s'appliquera pas au-delà, par exemple, lorsque ces navires retourneront dans le port pour prendre cargaison, alors que le péage ordinaire leur sera imposé pour cette seconde sortie du canal.

(Signé) W. A. HIMSWORTH,
Greffier du Conseil privé.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
OTTAWA, 12 juillet 1881.

Présent :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

5. Attendu qu'il a été représenté par des intéressés que des bâtiments chargés de grain à destination du port de Montréal prennent fréquemment sur leurs ponts des chargements de phosphate, et que, forcés qu'ils sont de se rendre immédiatement au port pour y décharger leur grain ils acquittent les droits de transit jusqu'à ce point et reviennent subséquemment dans le canal Lachine pour déposer leurs chargements de phosphate dans les entrepôts et paient une deuxième fois sous le coup des règlements actuels les droits de canaux pour cette nouvelle entrée.
6. Et attendu que pareille question s'étant présentée au sujet de la mise en entrepôt du surplus d'un chargement de grain non requis pour expédition, et qu'un arrêté du conseil a été passé le 8 août 1878, exemptant de droits la seconde entrée pour les fins indiquées,—Son Excellence en conseil, sur la recommandation de l'honorable ministre faisant fonction de ministre des chemins de fer et canaux, a bien voulu ordonner, et il est par le présent ordonné que les bassins du canal Lachine dans les limites de la cité de Montréal seront à l'avenir considérés comme faisant partie du port de Montréal pour les fins du déchargement du phosphate transporté par les bâtiments en sus de leur chargement de grain tel que ci-dessus décrit ; pourvu cependant que s'ils retournent au port pour y prendre un chargement tels navires soient frappés à leur seconde sortie du canal du droit ordinaire.

(Signé) J. O. COTÉ,
Greffier du Conseil privé.

N° 27—*Suite.*

AVIS—*Suite.*

TARIF DES DROITS À PAYER POUR LES NAVIRES QUI PASSENT L'HIVER DANS LE CANAL LACHINE.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
OTTAWA, 22 août 1879.

Présent :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

1. Attendu que l'honorable ministre qui fait fonction de ministre des chemins de fer et canaux a représenté que par l'acte 36 Vict., chap. 128, il a été, en vue de l'uniformité, adopté un système de jaugeage et d'enregistrement des navires, qui, en faisant entrer dans le jaugeage les parties du navire exemptées du jaugeage par l' "Acte concernant la Marine Marchande" en vigueur jusque-là, a considérablement augmenté le tonnage nominal des navires, et qu'il est devenu en conséquence nécessaire que le tarif exigé auparavant pour l'hivernement des navires dans le canal Lachine, soit modifié pour correspondre aux nouvelles conditions de jaugeage.
2. Il a plu à Son Excellence, sur la recommandation du ministre faisant fonction de ministre des chemins de fer et canaux, par et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner, et il est par le présent ordonné, que le tarif suivant pour l'hivernage soit substitué à celui qui est aujourd'hui en vigueur, savoir :—
3. Pour chaque bateau, barge, chalan ou autre bâtiment jaugeant dix (10) tonneaux ou moins, soixante-dix (70) centins par bâtiment pour tout l'hiver, et pour chaque bâtiment de plus de dix (10) tonneaux huit (8) centins additionnels sur chaque dix (10) tonneaux.

(Signé), W. A. HIMSWORTH,
Greffier du Conseil privé.

DROITS À PRÉLEVER SUR LES NAVIRES PASSANT L'HIVER DANS LE CANAL RIDEAU.

COPIE CERTIFIÉE *d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général en conseil, le 19 mars 1887.*

Vu un mémoire du ministre des chemins de fer et canaux en date du 18 mars 1887, recommandant que les droits d'hivernage pour les navires passant l'hiver dans le bassin du canal à Ottawa, ou en d'autres endroits le long du canal Rideau, soient fixés comme ci-après :—

Dans le bassin du canal à Ottawa,	bateaux à vapeur,	pour la saison	.....	$ 8 00
do	do barge	do	.....	4 00
Dans les écluses do	bateaux à vapeur,	do	.....	50 00
do à d'autres stations,	do	do	.....	15 00

et recommandant en outre que, dans le cas où il le jugerait à propos, il soit autorisé à exiger des propriétaires des navires qui passent l'hiver dans les écluses des garanties contre les dommages que pourraient subir les travaux par incendie.

(Signé), JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

PÉAGES ET DROITS À PRÉLEVER SUR LES NAVIRES QUI CHARGENT ET DÉCHARGENT DANS LE NOUVEAU BASSIN DU CANAL LACHINE.

A. C., 26 janvier 1883.—1. Dans un rapport du ministre des chemins de fer et canaux, en date du 19 janvier 1883, le ministre soumet une demande de la commission du port de Montréal, en date du 17 août 1882, à l'effet de rendre applicables au nouveau bassin d'aval du canal Lachine, certains pouvoirs de percevoir des droits conférés à cette commission par l'acte 18 Vic., ch. 143, relativement au bassin d'aval du vieux canal.

2. Le ministre représente de plus que la commission allègue que le nouveau bassin est employé par des navires de mer qui font le trajet entre Québec et Montréal par le chenal approfondi, lequel a coûté des sommes d'argent considérables à la commission, et que les revenus du port ne peuvent ainsi manquer de souffrir sérieusement.
3. Le ministre représente que la question ayant été référée à l'ingénieur en chef des canaux, celui-ci, en date du 12 janvier courant, a rapporté qu'à l'époque à laquelle a été passé l'acte en question (1855) c'était la municipalité qui était responsable des dépenses de l'approfondissement du fleuve, et qu'environ dix ans plus tard le gouvernement se chargea de la dette de $1,164,235 encourue pour l'approfondissement du lac Saint-Pierre ; de plus, que la commission du port n a aucunement contribué à la construction de la nouvelle entrée et des nouveaux bassins du canal, et qu'il ne voit pas de raison de donner à la commission le contrôle du revenu qui pourrait en provenir.
4. L'ingénieur en chef suggère qu'il devrait être permis à la commission de garder le droit de prélever des droits pour le vieux bassin d'aval, mais que le gouvernement devrait garder le contrôle complet des nouveaux travaux et des nouveaux bassins, ainsi que du revenu qui peut en provenir, et recommande que le gouvernement prélève sur les navires qui chargent et déchargent dans les nouveaux bassins les mêmes droits que ceux prélevés par la commission pour le vieux bassin.
5. Le ministre approuve la manière de voir de l'ingénieur en chef, et recommande que l'autorisation nécessaire soit conformément donnée à qui il appartient.
6. Le comité soumet en conséquence la recommandation qui précède à l'approbation de Votre Excellence.

(Signé), JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

N° 27—*Suite.*

AVIS—*Suite.*

PÉAGES ET DROITS À PRÉLEVER DANS LE PORT DE MONTRÈAL, EN VERTU DES ACTES 40 VIC., CH. 53 ET 42 VIC., CH. 28.

Dès et après e premier jour d'avril 1881 :—

DROITS DE TONNAGE.

A prélever sur tous les navires dans le port.

Sur les bateaux à vapeur, pour chaque journée de vingt-quatre heures, ou partie d'une journée, qu'ils rentent dans le port, à compter de l'heure de leur arrivée jusqu'à celle de leur départ..... 1c. par ton. de registre.
Sur tous les autres navires, par jour, comme susdit..... ½c. do

DROITS DE QUAIAGE.

A prélever sur les marchandises, animaux et autres choses quelconques débarqués ou embarqués dans le port.

Tous effets et marchandises non ailleurs spécifiés..... 25c. par ton.
Foin, paille, fer en gueuse et rebuts de fer, potasse et perlasse..... 20c. do
Pommes, paniers et leurs contenus, fleur de farine et farine, poisson, viandes, poix, pommes de terre, goudron, chevaux, bêtes à cornes, moutons, cochons..... 15c. do
Lest, argile, briques réfractaires, gypse, chaux, marbre, phosphates, sable, sel..... 10c. do
Houille et coke, grain et graines de toutes sortes..... 7½c. do
Tarif spécial—briques, 10c. par 1,000 ; bois de chauffage, 5c. par corde ; bois de construction, 10c. par 1,000 pieds mesure de planche.
Or ou argent en lingots, espèces.....

Sur tous effets et marchandises quelconques, dont on ne saurait facilement constater la quantité en poids, mesure ou autre mode de calcul établi par le tarif, les commissaires du port pourront prélever un droit de ¼ de 1 pour cent sur leur valeur.

Chaque inscription paiera au moins 5 centins.

Tous effets débarqués sur le quai pour être expédiés de nouveau ne paieront qu'un quaiage.

Le tonneau mentionné dans le tarif des droits de quaiage sera du poids de 2,000 livres ou de 40 pieds cubes d'encombrement, suivant le connaissement.

BASE D'ESTIMATION POUR LES POIDS.

Alcalis, potasse et perlasse.....	3 brls fer.	1 tonn.	Bêtes à cornes.....	3	à 1 tonn.
Pommes, fleur de farine, farine, pommes de terre	9	do	Moutons.....	15	do
Poissons, viandes, poix, goudron.....	7	do	Cochons.....	10	do
Chevaux.....	2	à 1 tonn.			

Attesté,
(Signé), H. D. WHITNEY,
Secrétaire.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU PORT.

CHAMBRE DU CONSEIL PRIVÉ,
OTTAWA, 1er avril 1881.

Je certifie que le tarif ci-dessus a été approuvé par Son Excellence le Gouverneur général en conseil ce 1er jour d'avril 1881.

(Signé), J. O. COTÉ,
Greffier du Conseil privé.

A une séance des commissaires du port de Montréal tenue le deuxième jour de juin 1881, le règlement suivant a été adopté sous l'autorité de l'acte 42 Vict., chap. 28. Présents : Monsieur Andrew Robertson, président, messieurs J. B. Rolland, Edward Murphy, Henry Bulmer, Victor Hudon, Hugh McLennan, Chs. M. Gould, l'honorable J. L. Beaudry (maire) et Andrew Allan.

"Attendu qu'il est à propos dans l'intérêt du port de Montréal, que les droits de port sur les grains soient réduits d'ici au premier de septembre prochain ;

"Il est par les présentes résolu que le taux sur les grains soit réduit comme susdit de sept centins et demi (7½c.) par tonneau à un centin (1c.) par tonneau."

CONSEIL PRIVÉ, 7 juin 1884.

Je certifie par les présentes que le dit règlement des commissaires du port de Montréal, adopté sous l'autorité de l'acte 42 Vict., chap. 28, a, ce jour, été approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil.

(Signé), JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

N° 27—*Suite.*

AVIS—*Suite.*

TARIF DES DROITS À PRÉLEVER SUR LE BOIS FLOTTANT, ETC., À SON ENTRÉE DANS LE BASSIN À LACHINE ET DANS LE CANAL LACHINE.

A. C., 8 juin 1860.—1. Il a plu à Son Excellence le gouverneur général en conseil ordonner, et il est par le présent ordonné, que dès et après la présente date les droits suivants seront prélevés sur le bois flottant, le bois d'échantillon et le bois de chauffage, à leur entrée dans le bassin à Lachine et dans le canal Lachine.

Espèces de bois.	Pour recevoir du bois, etc., y comp. l'usage du bassin ou du quai pendant un mois.	Pour chaque mois suivant pendant la saison de la navigation.	Pour passer l'hiver dans le bassin ou sur le quai.
	Cents.	Cents.	Cents.
Bois de construction, carré ou en grume, de toute sorte, de plus de 12 x 12, par mille pieds cubes	25	20	35
Bois de construction, en grume ou méplat, de toute sorte, de moins de 12 x 12, par mille pieds de longueur	20	15	30
Madriers et planches, y compris toute sorte de bois d'échantillon scié, en radeau, par mille pieds, mesure de planche	3	2	3
Pièces de sciage, 12 pieds de longueur (si elles sont plus longues le droit proportionnel), par pièce	1	½	2
Flottes, le 100	10	5	10
Traverses, le 100	10	5	10
Piquets et perches de clôtures, le mille	10	5	10
Douves, à barils, le mille	8	4	8
do à pipes do	8	4	8
do "I. O.," do	8	4	8
Bois de chauffage sur les bords du canal entre l'écluse n° 3 et l'écluse n° 5, et sur les quais dans le bassin du canal à Lachine	3	3	3

2. Il ne sera rien alloué pour des fractions de mois ou de la saison d'hiver.
3. Le bois de chauffage sera cordé sur le bord du canal durant le déchargement, de la façon et aux endroits qui seront indiqués par le surintendant.
4. Les droits sur le bois de construction seront prélevés à compter de l'achèvement des barrages flottants dans le bassin de Lachine.

N° 27—*Suite.*

AVIS—*Suite.*

DROIT À PRÉLEVER POUR LA RÉPARATION DE NAVIRES SUR LES BORDS DES CANAUX DE LACHINE, BEAUHARNOIS ET CHAMBLY.

CHAMBRE DU CONSEIL PRIVÉ,
OTTAWA, 5 mars 1880.

1. Je certifie, par le présent, que l'arrêté de Son Excellence le gouverneur général en conseil, adopté le septième jour de février dernier, a autorisé la mise en vigueur d'une règle qui oblige les personnes qui réparent les navires sur les bords du canal Lachine à payer d'avance la somme de quatre piastres pour chacun de ces navires ; le temps durant lequel un emplacement pourra ainsi être occupé en vertu d'un seul paiement, étant limité à six mois, et permission préalable devant être obtenue de l'officier compétent, conformément aux règlements actuels concernant les canaux.
2. Il est décrété en outre, par le dit arrêté du conseil, que dans le cas où l'on n'aurait pas obtenu de nouveaux permis, si l'on manque, à l'expiration de la période prescrite, de sortir les navires occupant ainsi les bords du canal, ces navires pourront être vendus en vertu de l'article seize des règlements concernant les canaux.

(Signé) J. O. COTÉ,
Greffier du Conseil privé.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
OTTAWA, 6 août 1881.

Présent :

L'HONORABLE DÉPUTÉ DE SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Il a plu au député du gouverneur, sur la recommendation de l'honorable ministre faisant fonction de ministre des chemins de fer et canaux, adopter les règles suivantes concernant la réparation des navires sur les bords du canal Lachine, du canal de Beauharnois et de celui de Chambly :—

1. Les réparations ne seront exécutées qu'aux endroits qui auront été indiqués et approuvés par le surintendant.
2. Pour chaque navire halé ou mis à flot pour être réparé, il sera prélevé en sus de tout autre droit la somme d'une piastre, ce qui permettra à ce navire de rester là un mois ; chaque mois additionnel ou fraction de mois pendant lequel y demeurera la navire devant entraîner le prélèvement d'une somme supplémentaire d'une piastre.

Dans le cas, cependant, où un navire halé pour être réparé sur les bords du canal resterait là durant l'hiver, il ne sera prélevé sur ce navire qu'une somme de quatre piastres (en sus des droits ordinaires exigibles pour l'hivernage) ; la période de temps ainsi spécifiée s'etendant du 1er novembre au 1er juin inclusivement.

3. Tout navire restant sur le bord du canal après y avoir passé l'hiver sera soumis à une charge d'une piastre par mois ou fraction de mois pour le temps qu'il y restera subséquemment.
4. Tout navire qui restera plus d'un an sur le bord du canal sera soumis pour tel laps de temps qu'il y restera ainsi après cette période, à une charge de deux piastres par mois ou fraction de mois durant toute l'année.
5. Ces différents droits seront tous payables au bureau du percepteur le premier jour de chaque mois.
6. Ces règles devront être entendues comme s'appliquant à tous les cas où le bord du canal est employé d'une manière quelconque aux réparations de navires, que ces navires soient dans le moment halés ou non.

(Signé) J. O. COTÉ,
Greffier du Conseil privé.

CANAL RIDEAU—RÈGLEMENTS RELATIFS AU BOIS DE CHAUFFAGE DÉCHARGÉ AU BASSIN À OTTAWA.

Avis est par le présent donné qu'en conformité du chap. 28 des Statuts refondus du Canada, il a plu à Son Excellence le gouverneur général en conseil, approuver les règlements additionnels suivants pour le service, l'administration et la protection des canaux du Canada.

Par ordre,

(Signé) WM. H. LEE,
Greffier du Conseil privé.

BUREAU DU CONSEIL PRIVÉ,
OTTAWA, 14 octobre 867.

RÈGLEMENTS établis en exécution de l'acte chap. 38 des Statuts refondus du Canada, relativement au déchargement du bois de chauffage sur le canal Rideau, dans la ville d'Ottawa, et comme supplément aux règlements—article 14 et suivants—établis par le gouverneur en conseil le 20 mai 1857 pour l'administration et la protection des canaux provinciaux, et appliqués au canal Rideau par arrêté de Son Excellence en conseil le 2 juin 1860.

1. Il ne sera pas déchargé de bois de chauffage du côté est du bassin entre le pont des Sapeurs et la ligne de la petite rue Sussex.

N° 27—*Fin.*

AVIS—*Fin.*

2. Il pourra être déchargé du bois de chauffage entre la ligne de la petite rue Sussex et le déversoir, mais ce bois devra être enlevé dans les vingt-quatre heures qui suivront le déchargement ; il sera prélevé une amende de trois centins par corde pour chaque jour que le bois sera laissé sur le quai après avis.
3. Il pourra être déchargé et cordé du bois de chauffage autour du bassin sur le terrain du gouvernement sur un espace de quarante pieds à mesurer du bord de l'eau, de façon à ménager à chaque quatre rangées de bois une allée d'au moins quinze pieds, formant autant que possible angle droit avec le bord du canal ; ce bois devra aussi être enlevé dans les vingt-quatre heures après que le propriétaire ou la personne qui en aura la charge aura reçu avis à cet effet, et à défaut une amende de trois centins par corde sera prélevée pour chaque jour que le bois sera ainsi laissé sur le quai.
4. Il sera prélevé deux centins par corde pour quaiage ou loyer sur le bois de chauffage qui sera placé en aucun endroit sur la réserve du canal.
5. Il ne sera pas débarqué de bois de chauffage avant qu'un permis ait d'abord été obtenu du gardien des écluses ou du percepteur, et le laissez-passer doit être remis à cet officier avant que le bois soit déchargé, sous peine d'une amende de quarante piastres.

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DU REVENU DE L'INTÉRIEUR,
OTTAWA, 30 novembre 1889.

ANNEXE

DT. N° 28.—LOYERS de pouvoirs d'eau, etc.—

Balance due le 1er juillet 1888.	Acquis, année expirée le 30 juin 1889.	Total.	Numéro.	Désignation des travaux.	Occupant actuel.	Premier locataire.
$ cts.	$ cts.	$ cts.				
93 65	187 30	280 95	1	Canal Welland....	Wood et Green.....	R. Laurie.....
600 00	240 00	840 00	2	do	S. Neelon.....	R. et J. Laurie.....
50 00	20 00	70 00	3	do	do	do .....
.....	176 00	176 00	4	do	.....	A Muir.....
1,050 00	.....	1,050 00	5	do	Andrews et Fils..	Donaldson, Andrews et Ross.....
1,270 50	.....	1,270 50	6	do	.....	Donaldson, Andrews et Ross.....
300 00	100 00	400 00	7	do	.....	Wm. Hutchinson.....
260 00	390 00	650 00	8	do	Tuttie, Date et Rodden..	J. L. Ranney.....
75 00	150 00	225 00	9	do	S. Neelon.....	C. Phelps.....
20 00	40 00	60 00	10	do	Norris et Neelon.....	do .....
251 49	167 66	419 15	11	do	Cie manufacturière de Whitman et Barns....	R. Collier.....
420 00	140 00	560 00	12	do	J. B. Smith.....	Thos. Towers.....
250 00	500 00	750 00	13	do	.....	Cie du pouvoir d'eau de Sainte-Catherine.....
.....	20 00	20 00	14	do	.....	Cie du gaz de Sainte-Catherine et Welland.
600 00	75 00	675 00	15	do	.....	J. C. et J. Gillespie.....
35 00	.....	35 00	16	do	.....	Cie de chars urbains de Sainte-Catherine.....
100 50	.....	100 50	17	do	.....	John F. Rees.....
75 00	75 00	150 00	18	do	.....	Cie manufacturière de Whitman et Barns...
36 00	22 00	58 00	19	do	.....	H. Jarvis.....
108 00	216 00	324 00	20	do	McLeary et McLean....	Wm. Beatty.....
120 00	240 00	360 00	21	do	Cie de cotton de Lybster.	Gordon et McKay.....
120 00	240 00	360 00	22	do ...	.....	John Riordon.....
100 00	200 00	300 00	23	do	.....	do .....
800 00	400 00	1,200 00	24	do	Cie de cotton de Merritton	King et Dolan.....
.....	.....	.....	25	do	.....	Corporation du village de Merritton.....
60 00	60 00	120 00	26	do	.....	Jas. Wilson.....
.....	100 00	100 00	27	do ...	.....	Fil. de cotton de Lybster
31 80	63 60	95 40	28	do	Thorold, W. et C. Cie....	Wm. Beatty .....
150 00	50 00	200 00	29	do	John McDonagh.....	W. H. Ward.....
1,288 00	146 00	1,434 00	30	do ...	do	do .....
1 00	.....	1 00	31	do	.....	Cie de ch. de fer Central de Sainte-Catherine et Niagara.....
200 00	25 00	225 00	32	do	.....	John Battle.....
280 00	80 00	360 00	33	do	.....	do .....
110 00	222 00	333 00	34	do	Howland, Jones et Cie..	P. Howland.....
65 00	130 00	195 00	35	do	Jas. Norris.....	Brown et Ross.....
80 00	80 00	160 00	36	do	Arch. Dobbie.....	Cie de prêt du c. Welland
55 00	110 00	165 00	37	do	C. J. Jones.....	McPherson et Wier....
.....	5 00	5 00	38	do	.....	Corporation de Thorold.
340 00	.....	340 00	39	do	.....	John Battle.....
60 00	120 00	180 00	40	do	J. Davey, jeune.....	do .....
5,007 46	.....	5,007 46	41	do	.....	Wright et Duncan.....
20 00	20 00	40 00	42	do	.....	P. H. Musson.....
940 00	.....	940 00	43	do	J. et J. Abbey.....	McFarland et Lemon...

A.—*Suite.*

Comptes des locataires, 1888-89. Av.

Description de la propriété.	Nombre.	Date du compte.	Rabais autorisé.	Payé durant l'année.	Balance due le 30 juin 1889.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Moulin à moudre, déversoir n° 1, Port-Dalhousie..	1	1er jan. 1889	.....	93 65	187 30	280 95
Lot de moulin do do ..	2	30 juin 1889.	.....	.....	840 00	840 00
Lot près du do do ..	3	do ..	.....	.....	70 00	70 00
Bassins près du do do ..	4	do ..	.....	176 00	.....	176 00
Bassin de radoub, partie de l'écl. n° 1, do ..	5	1er jan. 1882	.....	.....	1,050 00	1,050 00
Scierie, déversoir de la jetée n° 1, do ..	6	do ..	.....	.....	1,270 50	1,270 50
Lot pour quai, extrém. est, jetée est do ..	7	30 juin 1889.	.....	300 00	100 00	400 00
Moulin Union, près écluse n° 2, Sainte-Catherine	8	do ..	.....	.....	650 00	650 00
Moulin Rouge des marchands, do ..	9	do ..	.....	.....	225 00	225 00
Quai à l'écluse n° 4, do ..	10	do ..	.....	.....	60 00	60 00
Scierie à l'écluse n° 5, do ..	11	do ..	.....	251 49	167 66	419 15
Moulin à moudre, nouv. écl. n° 10 do ..	12	do ..	.....	420 00	140 00	560 00
Pouvoir d'eau, des écluses n° 3 à 11 do ..	13	do ..	.....	500 00	250 00	750 00
Lot pour quai à l'écluse n° 4 do ..	14	1er jan. 1890	.....	20 00	.....	20 00
Lot près de l'écluse n° 5 do ..	15	1er oct. 1889	.....	.....	675 00	675 00
Privilège d'établir un pont au-dessus d'un passage d'eau, Sainte-Catherine	16	1er oct. 1886.	.....	....	35 00	35 00
16¾ acres du lot 11, Con. 7, Grantham, pour pâturage, Sainte-Catherine..	17	1er mars 1885	.....	.....	100 50	100 50
Anc. maison d'écluse, écluse n° 6, Ste-Catherine..	18	1er oct. 1889.	.....	150 00	.....	150 00
Partie du lot 16, con. 4, Grantham, pour gréement, Sainte-Catherine.....	19	1er juill. 1889	.....	58 00	.....	58 00
Scierie à l'écluse n° 20, Merritton..	20	30 juin 1889.	.....	.....	324 00	324 00
Fab. de coton aux lots 12, 13 et 14, Merritton	21	do ..	.....	.....	360 00	360 00
Lots de grève aux lots 16, 18, 19 et 21 do	22	do ..	.....	240 00	120 00	360 00
Fabrique de papier, lot 17 do	23	do ..	.....	200 00	100 00	300 00
Surplus d'eau à Cotton Mills do	24	do ..	.....	400 00	800 00	1,200 00
Lot entre l'écluse n° 25 et les portes de prise d'eau, Merritton	25	do ..	.....	.....	.....	.....
Surplus d'eau à Merritton.....	26	do ..	.....	30 00	90 00	120 00
Part. des lots 11 et 12, con. 10, Grantham, Merritton	27	1er fév. 1890	.....	.....	100 00	100 00
Tannerie à l'écluse n° 22, Thorold.....	28	30 juin 1889.	.....	63 60	31 80	95 40
Fabrique do 23 do	29	do ..	.....	.....	200 00	200 00
Scierie do 23 do	30	do ..	.....	600 00	834 00	1,434 00
Voie ferrée à trav. les villes de Thorold et Merriton	31	11 oct. 1888.	.....	.....	1 00	1 00
Quai et droit de passage au-delà du coursier à l'écluse 25, Thorold..... ...	32	30 juin 1889.	.....	200 00	25 00	225 00
Moulins à plâtre à l'écluse 25, Thorold.....	33	do ..	.....	280 00	80 00	360 00
Moulins à moudre do 25 do	34	do ..	.....	.....	333 00	333 00
Moulin des marchands, écluse 23, Thorold.....	35	do ..	.....	130 00	65 00	195 00
Atelier de machines do 22 do	36	do ..	.....	80 00	80 00	160 00
do do 23 do	37	do ..	.....	.....	165 00	165 00
Partie du lot 17, près de l'écluse 24, Thorold.....	38	1er oct. 1889.	.....	5 00	.....	5 00
Lot du côté ouest du nouveau canal do	39	do ..	340 00	.....	.....	340 00
Lot de grève, Thorold.....	40	30 juin 1889	.....	120 00	60 00	180 00
Moulin à moudre, Allanburg.....	41	1er jan. 1882	.....	.....	5,007 46	5,007 46
Entrepôt do	42	1er avril '89	.....	.....	40 00	40 00
Scierie, Port-Robinson.....	43	1er juill. 1877	.....	.....	940 00	940 00

ANNEXE

DT. N° 28.—LOYERS de pouvoirs d'eau, etc.—

Balance due sur achat le 1er juillet 1888.	Acquis, année terminée le 30 juin 1889.	Total.	Numéro.	Description des travaux.	Premier occupant.	Premier locataire.
$ cts.	$ cts.	$ cts.				
43 00	43 00	86 00	44	Canal Welland		John Hill
630 00	140 00	770 00	45	do	S. Neelon	Cie de Bassin de radoub, Port-Robinson
285 00		285 00	46	do	J. Crowe	Killens et Dockstader
141 15		141 15	47	do	Hendershot Frères	Eli Mead
151 30		151 30	48	do	do	A. Sherwood
300 00		300 00	49	do	do	Hendershot Frères
40 00		40 00	50	do		F. O. White
	1 00	1 00	51	do		Corporation, comté de Welland
45 00	45 00	90 00	52	do		Phelp Frères
40 00	20 00	60 00	53	do		James Bridges
2 00	1 00	3 00	54	do		H. A. Rose
	120 00	120 00	55	do		C. J. Page et Cie
	40 00	40 00	56	do		Corporation de la ville de Welland
	5 00	5 00	57	do		Caleb Swayze
150 00	25 00	175 00	58	do	L. G. Carter	A. K. Scholfield
	20 00	20 00	59	do		Cie de ch. de fer Welland
12 50	25 00	37 50	60	do	J. et F. Conlin	John Gordon
	1 00	1 00	61	do		Corporation de Port-Colborne
346 54	213 32	559 86	62	do	Edward Lee	John Graybiel
30 00	10 00	40 00	63	do		Alex. Lattimore
700 97	143 00	843 97	64	do	A. McMonald	Wm. Melanby
150 00	240 00	390 00	65	do	R. Chambers	H. et N. Davis
317 84	166 10	483 94	66	do	S. et J. Haney	S. Darling
155 61	80 00	235 61	67	do	S. Walthe et Cie	L. J. Weatherly
583 72	113 00	696 72	68	do	S. et J. Haney	Brown et Merritt
	230 00	230 00	69	do	Wm. Scholfield	L. Brocklebank
639 50	204 00	843 50	70	do	M. A. Smith	Chisholm et Miner
70 00		70 00	71	do		John Taylor
150 00		150 00	72	do		J. W. Holmes
60 00		60 00	73	do		Geo. Wallace
	115 00	115 00	74	do		Rolston et Haskins
	360 00	360 00	75	do	Moody et Fils	R. F. Lattimore
20,468 53	7,170 98	27,639 51				
	246 00	246 00	1	Canal de Williamsburg	Wm. Gibson	Wm. Gibson
315 00		315 00	2	do	M. F. Beach	Wm. Elliott
250 00	140 00	390 00	3	do	Cameron et McInnis	J. Molson, jeune
4,480 00	160 00	4,640 00	4	do	Fabrique d'amidon d'Edwardsburg	Benson et Aspden
1,282 62	140 00	1,422 62	5	do	P. O'Keef	P. Carmen
35 00	5 00	40 00	6	do		J. C. Irvine
	12 00	12 00	7	do		W. T. Benson
40 00	20 00	60 00	8	do	W. M. Doran	Wm. Bailey
24 00	24 00	48 00	9	do		J. H. Ross
	1 00	1 00	10	do		Syndics, section n° 4
	5 00	5 00	11	do	E. E. Gilbert	Wm. Clegg
	5 00	5 00	12	do		John Reid
	8 00	8 00	13	do	Est. W. T. Benson	G. P. Anderson
10 00	10 00	20 00	14	do		Sidney Shaver

A—*Suite.*

Comptes des locataires, 1888–89—*Suite.* Av.

Description de la propriété.	Numéro.	Date du compte.	Rabais autorisé.	Payé pendant l'année.	Balance due le 30 juin 1889.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Moulin à farine, Port-Robinson	44	30 juin 1889		86 00		86 00
Eau pour le flottage de vaisseaux, Port-Robinson	45	do			770 00	770 00
Moulin à scier, Welland	46	do	285 00			285 00
Lot de quai do	47	21 déc. 1886			141 15	141 15
do do	48	do			151 30	151 30
do do	49	30 juin 1878			300 00	300 00
Lot pour pâturage, Welland	50	1er avril 1884			40 00	40 00
Approv. d'eau pour le palais de justice, Welland	51	1er août 1889		1 00		1 00
Surplus d'eau, en hiver seulement, près de l'aqueduc, Welland	52	30 juin 1889		45 00	45 00	90 00
Lot sur la rue West-Main, Welland	53	1er août 1887			60 00	60 00
Lot à bâtir, Welland	54	1er mars 1889			3 00	3 00
Pouvoir d'eau pour la ville de Welland	55	1er oct. 1889		120 00		120 00
Pouv. d'eau pour la mais. de la pompe, etc., Well'd	56	1er juil. 1890		40 00		40 00
Lot pour bâtir, Welland	57	30 juin 1889		5 00		5 00
Lot de quai, Port-Colborne	58	do		162 50	12 50	175 00
Lot pour élévateur, Port-Colborne	59	1er jan. 1889		20 00		20 00
Lot pour cour à houille et bois, Port-Colborne	60	30 juin 1889		25 00	12 50	37 50
Chemin à travers les terres du canal jusqu'à la traverse du chemin de fer Grand-Tronc	61	1er nov. 1889		1 00		1 00
Moulin à farine, Marshville	62	30 juin 1889			559 86	559 86
Part. des lots 18 et 19, con. 4, Wainfleet, Marshville	63	do			40 00	40 00
Moulin à scier, Broad-Creek	64	do			843 97	843 97
do à farine et à scier, Dunnville	65	do			390 00	390 00
do à farine do	66	do			483 94	483 94
do à carder do	67	do			235 61	235 61
do à plâtre do	68	do			696 72	696 72
do à farine do	69	do		76 67	153 33	230 00
do à scier do	70	do			843 50	843 50
Lot de quai do	71	do			70 00	70 00
Lot pour moulin do	72	30 juin 1884			150 00	150 00
Lot pour tannerie do	73	1er nov. 1884			60 00	60 00
Pouvoir d'eau pour la lumière élect., Dunnville	74	1er jan. 1890			115 00	115 00
Lot de grève, Dunnville	75	1er juil. 1889			360 00	360 00
			625 00	4,899 91	22,114 60	27,639 51
Moulin à farine, rue du Moulin, Cardinal	1	30 juin 1889		246 00		246 00
do à l'écluse Matilda	2	30 juin 1888	280 00	35 00		315 00
do do	3	30 juin 1889		180 00	210 00	390 00
Fabrique d'amidon, Edwardsburg	4	do			4,640 00	4,640 00
Tannerie do	5	do			1,422 62	1,422 62
Partie du lot 6, con. 1 do	6	30 juin 1888			40 00	40 00
Terrains à pâturage, canal des Galops	7	1er mars 1890		12 00		12 00
Lot de quai n° 2, Pointe Iroquois	8	30 août 1889			60 00	60 00
do 1, do	9	1er déc. 1889		48 00		48 00
Lot pour école à Matilda	10	1er mai 1889			1 00	1 00
Lot au canal des Galops	11	1er août 1889		5 00		5 00
Lot près du do	12	do		5 00		5 00
Lot près du haut de l'entrée du canal des Galops	13	1er jan, 1889		8 00		8 00
Partie du lot n° 32, con. 1, Matilda	14	1er mai 1890		10 00	10 00	20 00

ANNEXE

Dt. N° 28.—Loyers pouvoirs d'eau, etc.—

Balance due le 1er juillet 1888.	Acquis, année expirée le 30 juin 1889.	Total.	Numéro.	Désignation des travaux.	Occupant ctuel.	Premier locataire.
$ cts.	$ cts.	$ cts.				
... .	35 00	35 00	15	Canal Williamsburg	.....	Municipal. des Iroquois.
35 00	105 00	140 00	16	do ..	.....	Corporation du village de Morrisburg
....	140 00	140 00	17	do ..	.....	M. F. Beach
6,471 62	1,056 00	7,527 62				
120 00	240 00	360 00	1	Canal Cornwall ..	.....	Andrew Hodge
75 00	150 00	225 00	2	do	Cie d'emprunt permanent	A. F. Gault
270 00	.....	270 00	3	do	.....	W. D. et G. C. Wood
.....	135 00	135 00	4	do	.....	Geo. Stephen
60 00	120 00	180 00	5	do	.....	Cie de coton de Stormont
100 00	20 00	120 00	6	do	.....	Henry Harrison
147 50	.....	247 50	7	do	.....	J. et C. H. Wood
.....	120 00	120 00	8	do	.....	Cie de papier de Toronto
.....	5 00	5 00	9	do	.....	do ..
.....	25 00	25 00	10	do	.....	Flack Frères
.....	10 00	10 00	11	do	.....	Loney et Campbell
872 50	825 00	1,697 50				
80 00	20 00	100 00	1	Canal Beauharnois.	E. Dion	St. Amour et Cie
20 00	20 00	40 00	2	do ..	do	J. Demers et Cie
100 00	.....	100 00	3	do ..	N. Papineau	D. B. Pease
20 00	20 00	40 00	4	do ..	.....	H. Larocque
717 00	358 50	1,075 50	5	do ..	.....	A. Buntin
120 00	60 00	180 00	6	do ..	A. Buntin	Stephen May
180 00	120 00	300 00	7	do ..	T. et W. Bolduc	F. X. Poitras
60 00	120 00	180 00	8	do ..	Jas. Wattie	P. Poulin
....	120 00	120 00	9	do ..	S. Vieau	J. Meloche
400 00	400 00	800 00	10	do ..	.....	Cie de coton de Montréal
35 00	35 00	70 00	11	do ..	.....	Cie de nav. du lac St-Fr's
.....	23 00	23 00	12	do ..	Valleyfield Canning Co.	R. N. Walsh
46 00	23 00	69 00	13	do ..	.....	James Anderson
40 00	20 00	60 00	14	do ..	.....	C. E. Wilson
20 00	20 00	40 00	15	do ..	.....	Todd et Nicholson
40 00	20 00	60 00	16	do ..	.....	Alex. McPhee et Cie
....	10 00	10 00	17	do ..	.....	O. Longtin
20 00	20 00	40 00	18	do ..	.....	O. P. Dennie
.....	15 00	15 00	19	do ..	.....	Estate A. Hodge
.....	14 00	14 00	20	do ..	.....	Alex. Cockburn
.....	10 00	10 00	21	do ..	F. X. Barbeau	J. Larocque
8 00	4 00	12 00	22	do ..	.....	Wm. Hood
40 00	40 00	80 00	23	do ..	.....	Robert Steele
20 00	20 00	40 00	24	do ..	.....	James Wattie
20 00	28 30	48 30	25	do ..	.....	Cie de coton de Montréal
20 00	20 00	40 00	26	do ..	.....	do ....
.....	20 00	20 00	27	do ..	.....	Jas. McDonald
40 00	.....	40 00	28	do ..	.....	E. Bergin
5 00	5 00	10 00	29	do ..	.....	Auguste Crivier
40 00	20 00	60 00	30	do ..	.....	Moïse Julien
10 00	10 00	20 00	31	do ..	.....	A. D'Aoust

A—*Suite.*

Comptes des locataires, 1888–89—*Suite.* Av.

Description de la propriété.	Numéro.	Date du compte.	Rabais autorisé.	Payé durant l'année.	Balance due au 30 juin 1889.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Lot de grève et surplus d'eau pour mach. à pomper	15	30 juin 1889	.....	35 00	.....	35 00
Lot de grève et pouvoir d'eau pour mach. à pomper	16	do ..	.....	140 00	.....	140 00
Lot de moulin à moudre à l'écluse de Matilda	17	do ..	.....	140 00	.....	140 00
			280 00	864 00	6,383 62	7,527 62
Moulin à farine, lots 3 et 4	1	30 juin 1889	.....	240 00	120 00	360 00
Lot de pouvoir d'eau n° 6, côté sud	2	do ..	.....	150 00	75 00	225 00
Lots de pouvoir d'eau nos 1 et 2, côté nord	3	30 juin 1878	.....	.....	270 00	270 00
Lot de pouvoir d'eau n° 7	4	1er jan. 1889	.....	135 00	.....	135 00
do n° 6	5	30 juin 1889	.....	120 00	60 00	180 00
Lot de quai, Moulinette	6	1er mai 1890	.....	80 00	40 00	120 00
do près de l'écluse n° 20	7	30 juin 1881	.....	.....	247 50	247 50
Surplus d'eau pour moulin à papier à l'écluse n° 18	8	1er jan. 1889	.....	120 00	.....	120 00
Tuyau au-dessous du canal, en amont de l'cl. n° 18	9	1er avril 1890	.....	.....	5 00	5 00
Lot, côté sud de la rue Water, pour cour à charbon	10	1er juil. 1889	.....	25 00	.....	25 00
Lisière de terrain, limite sud, rue Water, Cornwall	11	1er avril 1890	.....	.....	10 00	10 00
			.....	870 00	827 50	1,697 50
Lot de quai, Sainte-Cécile, Valleyfield	1	1er mai 1889	.....	.....	100 00	100 00
do do do	2	do ..	.....	.....	40 00	40 00
do Saint-Timothée	3	1er jan. 1864	.....	.....	100 00	100 00
do Valleyfield	4	1er mai 1889	.....	.....	40 00	40 00
Moulin à papier, lots 1, 2 et 3, Valleyfield	5	30 juin 1889	717 00	.....	358 50	1,075 50
Moulin à moudre, lot 5 do	6	do ..	120 00	.....	60 00	180 00
Scierie, lot 1 et lot à bâtir do	7	do ..	.....	240 00	60 00	300 00
Moulin à laine, lot 2 et lot à bâtir do	8	do ..	.....	120 00	60 00	180 00
Lot à l'écluse n° 7, Melocheville	9	do ..	.....	60 00	60 00	120 00
Lots à la tête du canal, Valleyfield	10	do ..	.....	.....	800 00	800 00
Quai et hang. en am. de l'éc. de p. d'eau, Valleyfield	11	1er mai 1890	.....	35 00	35 00	70 00
Quai et entrepôt do do	12	1er août 1889	.....	.....	23 00	23 00
do do do	13	30 juin 1889	.....	23 00	46 00	69 00
do do do	14	1er nov. 1889	.....	.....	60 00	60 00
do do do	15	1er oct. 1889	.....	.....	40 00	40 00
do do do	16	do ..	.....	.....	60 00	60 00
Réserve do do	17	1er déc. 1889	.....	10 00	.....	10 00
do do do	18	do ..	.....	40 00	.....	40 00
do do do	19	do ..	.....	15 00	.....	15 00
do do do	20	do ..	.....	14 00	.....	14 00
do tête du canal do	21	1er sept. 1889	.....	.....	10 00	10 00
Lot sur la Grande-Ile, extrémité est de la digue	22	1er avril 1890	.....	12 00	.....	12 00
Lot en amont de l'écluse de prise d'eau, Valleyfield	23	1er mai 1890	.....	40 00	40 00	80 09
Lot en arrière des lots 1 et 2 do	24	1er juil. 1889	.....	.....	40 00	40 00
Lot 846 du cadastre, Grande-Isle, Valleyfield	25	1er sept. 1889	.....	48 30	.....	48 30
Lot 845 do pour parc public do	26	1er jan. 1890	.....	20 00	20 00	40 00
Lot 830 do partie du do	27	1er juil. 1889	.....	20 00	.....	20 00
Lot près du pont de Saint-Timothée do	28	30 sept. 1880	.....	.....	40 00	40 00
Lot pour pesée publique en amont du pont de Saint-Timothée, Valleyfield	29	1er oct. 1889	.....	5 00	5 00	10 00
Lot p. hang. en am. du p. St-Timothée, Valleyfield	30	1er juin 1890	.....	.....	60 00	60 00
Lot pour magasin et quai en amont du pont de Saint-Timothée, Valleyfield	31	1er mai 1890	.....	.....	20 00	20 00

Dt. ANNEXE

N° 28.—Loyers de pouvoirs d'eau et autres, etc.—

Balance due le 1er juillet 1888.	Acquis, année expirée le 30 juin 1889.	Total.	Numéro.	Location.	Occupant actuel.	Premier locataire.
$ cts.	$ cts.	$ cts.				
10 00	10 00	20 00	32	Canal Beauharnois.	D'Aoust et Leduc.....	A. McPhee et Cie... ..
10 00	10 00	20 00	33	do ..	.....	Auguste Lespérance....
.....	30 00	30 00	34	do ..	.....	Louis Leduc .....
.....	20 00	20 00	35	do ..	.....	Cie de remorqueurs du lac Saint-François....
....	20 00	20 00	36	do ..	.....	Eusèbe French.....
22 50	....	22 50	37	do ..	.....	Moïse Lalande.....
16 00	8 00	24 00	38	do ..	.....	S. A. Brodeur.....
.....	40 00	40 00	39	do ..	.....	John H. Wilson.....
15 00	15 00	30 00	40	do ..	J. F. Nicholson.....	Col. McPhee.....
.....	1 00	1 00	41	do ..	.....	Cie de télégraphie mutuelle du Canada.....
40 00	40 00	80 00	42	do ..	.....	Onézime Trempe.....
....	52 50	52 50	43	do ..	....	Cie électr. de Valleyfield
.....	105 00	105 00	44	do ..	.....	Corporation de la ville de Salaberry .....
.....	15 00	15 00	45	do ..	... .	Succession de feu James McDonald..... .....
40 00	20 00	60 00	46	do ..	James T. Anderson.	Joseph Cardinal.....
.....	1,000 00	1,000 00	47	do ..	....	A. Buntin.....
.....	60 00	60 00	48	do ..	.....	do .....
2,254 50	3,062 30	5,316 80				
215 00	430 00	645 00	1	Canal Lachine....	.....	Pillow, Hersey et Cie...
215 00	430 00	645 00	2	do	.....	do ....
215 00	430 00	645 00	3	do	.....	Lyman, Fils et Cie.....
430 00	860 00	1,290 00	4	do	Cie d'entrepôt de Montréal.....	Grant, Hall et Cie.....
.....	430 00	430 00	5	do	....	Peck, Benny et Cie.....
.....	650 00	650 00	6	do ...	.....	do .....
840 00	1,680 00	2,520 00	7	do	Ira Gould et Fils.....	Young et Gould.....
....	50 00	50 00	8	do	.....	Cie de pont Dominion..
.....	10 00	10 00	9	do	E. V. Moseley et Cie....	Moseley et Rickers.....
.....	30 00	30 00	10	do	Cie de navigation à vapeur de Beauharnois.	Henry Shackell.....
.....	60 00	60 00	11	do	Jas· Wilson, jeune.....	M. K. Dickinson.....
.....	1 00	1 00	12	do	....	A. Cantin... ... .
.....	1,296 00	1,296 00	13	do	Ira Gould et Fils.....	Ira Gould.... .....
800 50	1,601 00	2,401 50	14	do	Success. J. Frothingham.	Wm. Parkyn .....
.....	1 00	1 00	15	do	....	Corporation de Montréal
6,000 00	1,000 00	7,000 00	16	do	George Tait	G. et W. Tait.....
196 00	392 00	588 00	17	do	....	Frothingham et Workman .....
132 00	264 00	396 00	18	do	H. McLennan.....	do ..
.....	430 00	430 00	19	do	....	Peck, Benny et Cie. ....
.....	100 00	100 00	20	do	Cie de transport de Montréal.....	J. B. Auger et Cie.....
.....	700 00	700 00	21	do	....	Cie d'entrepôt de Montréal.....

A—*Suite.*

Comptes des locataires, 1888-89—*Suite.* Av.

Description de la propriété.	Numéro.	Date du compte.	Rabais autorisé.	Payé durant l'année.	Balance due le 30 juin 1889.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Lot pour quai et entrepôt en aval du pont Saint-Timothée, Valleyfield	32	1er oct. 1889	.....	.....	20 00	20 00
do do do	33	1er mai 1890	.....	10 00	10 00	20 00
Lot pour ateliers et chantiers de navires en amont de l'écluse de prise d'eau, Valleyfield	34	1er sept. 1889	.....	30 00	.....	30 00
Lot pour quai, nord écl. de prise d'eau, Valleyfield	35	1er juill. 1889	.....	.....	20 00	20 00
Partie du lot 1, pour empiler le bois, en amont de l'écluse de prise d'eau, Valleyfield	36	1er sept. 1890	.....	.....	20 00	20 00
Partie du lot 1, pour cour à bois de service, en amont de l'écluse de prise d'eau, Valleyfield	37	1er do 1887	22 50	.....	.....	22 50
Lot en amont de l'écluse de prise d'eau, Valleyfield	38	1er oct. 1889	.....	.....	24 00	24 00
Partie du lot 1, pour cour à charbon, en amont de l'écluse de prise d'eau, Valleyfield	39	1er juill. 1889	.....	40 00	.....	40 00
Lot pour quai, côté sud du canal, en amont de l'écluse de prise d'eau, Valleyfield	40	15 nov. 1889	.....	.....	30 00	30 00
Privilège de placer des poteaux sur la levée du canal	41	1er oct. 1889	.....	1 00	.....	1 00
Partie du lot 1, Valleyfield	42	1er sept. 1889	.....	.....	80 00	80 00
do 830, do	43	1er juil. 1889	.....	52 50	.....	52 50
do 830 et privilège à construire un cours d'eau à la Grande-Isle	44	1er do 1889	.....	52 50	52 50	105 00
do 830, Valleyfield	45	1er oct. 1889	.....	15 00	.....	15 00
Lots 101 et 116, Valleyfield	46	1er juin 1890	.....	20 00	40 00	60 00
Lots nos 1, 2, 3, 4 et 5, en aval de la digue inférieure, Valleyfield	47	1er janv. 1889	.....	1,000 00	.....	1,000 00
Lot à l'encoignure de Saint-Timothée et le chemin de la digue inférieure, Valleyfield	48	1er mai 1890	.....	40 00	20 00	60 00
			859 50	1,963 30	2,494 00	5,316 80
Fabrique de clous et de carvelles, lot 15	1	30 juin 1889	.....	430 00	215 00	645 00
do do 16	2	30 do 1889	.....	430 00	215 00	645 00
Fabrique de peinture, lot 17	3	30 do 1889	.....	430 00	215 00	645 00
Moulin à moudre et à farine, lots 18 et 19	4	30 do 1889	.....	860 00	430 00	1,290 00
do do 11	5	1er avril 1889	.....	430 00	.....	430 00
Elévateur et magasin, lots 9 et 10	6	1er do 1889	.....	650 00	.....	650 00
Surplus d'eau à l'écluse n° 3	7	30 juin 1889	.....	1,680 00	840 00	2,520 00
App. d'eau en aval de l'écl. de prise d'eau, Lachine	8	1er juil. 1889	.....	50 00	.....	50 00
do la traverse du Grand-Tronc.	9	1er oct. 1889	.....	10 00	.....	10 00
Hangar à fret au bassin n° 1	10	1er mai 1890	.....	30 00	.....	30 00
Magasin au bassin n° 1	11	1er do 1890	.....	60 00	.....	60 00
Lot de grève vis-à-vis sa cale sèche	12	1er avril 1889	.....	1 00	.....	1 00
Moulin à farine et magasin sur lots 12, 13 et 14	13	1er do 1889	.....	1,296 00	.....	1,296 00
Pouvoir d'eau, Côte Saint-Paul, écluse n° 4	14	30 juin 1889	.....	1,601 00	800 50	2,401 50
Privilège du bain flottant près du pont Wellington	15	1er juil. 1889	.....	1 00	.....	1 00
Cale sèche, chantier et moulin, bassin n° 2	16	30 juin 1889	.....	1,000 00	6,000 00	7,000 00
Entrepôt et cour à charbon, lot n° 1	17	30 juin 1889	.....	392 00	196 00	588 00
Elévateur à grain sur le ½ lot n° 2	18	do	.....	264 00	132 00	396 00
do do n° 8	19	22 mai 1889	.....	430 00	.....	430 00
Partie de l'île n° 5, pour chantier	20	1er juil. 1888	.....	100 00	.....	100 00
Terrain au bassin n° 4	21	1er août 1889	.....	700 00	.....	700 00

ANNEXE

DT. N° 28.—LOYERS de pouvoirs d'eau et autres, etc.—

Balance due le 1er juillet 1888.	Acquis, année terminée le 30 juin 1889.	Total.	Numéro.	Désignation des travaux.	Occupant actuel.	Premier locataire.
$ cts.	$ cts.	$ cts.				
.....	1 00	1 00	22	Canal Lachine....	.....	S. Delisle.....
564 00	1,128 00	1,692 00	23	do	Maltby et King.....	W. P. Bartley.....
322 50	645 00	997 50	24	do	Wm. Johnson et Cie....	do .....
322 50	645 00	967 50	25	do	Peck, Benny et Cie	do .....
.....	25 00	25 00	26	do	.....	G. E. Jacques et Cie...
375 00	.....	375 00	27	do	.....	Cie de raffinerie de sucre du Saint-Laurent ....
.....	200 00	200 00	28	do	.....	Cie manufacturière des Marchands .....
.....	1 00	1 00	29	do	.....	Corporation de Montréal
.....	150 00	150 00	30	do	.....	Acer et Kennedy.....
600 00	600 00	1,200 00	31	do	.....	C. M. Acer .....
.....	25 00	25 00	32	do	.....	Cie d'abattoirs Dominion
.....	180 00	180 00	33	do	P. McRory.....	Vital Paradis.....
.....	40 00	40 00	34	do	.....	Dominion Barb Wire Co.
.....	10 00	10 00	35	do	.....	Wm. Clark.....
.....	300 00	300 00	36	do	.....	Henderson Frères....
253 94	380 92	634 86	37	do	.....	P. Poulin.....
1,102 93	1,102 93	2,205 86	38	do	.....	H. Bulmer, j'ne, et Frèr.
420 75	420 75	841 50	39	do	.....	O. Dufresne, jeune, et F.
684 44	684 44	1,368 88	40	do	.....	Bourgouit et Thibault..
2,554 12	.....	2,554 12	41	do	.....	Cie de bois Henderson...
428 08	174 40	602 48	42	do	.....	P. McRory.....
.....	100 00	100 00	43	do	.....	Warren Scarf Asphalt Paving Co.....
.....	30 00	30 00	44	do	.....	E. Oullette.....
253 68	253 68	507 36	45	do	.....	D. Pariseau.....
.....	562 00	562 00	46	do	.....	Commissaires du havre de Montréal.....
.....	10 00	10 00	47	do	.....	A. W. Ogilvie et Cie...
.....	1 00	1 00	48	do	.....	Cité de Montréal .. ..
.....	120 00	120 00	49	do	.....	Ch. de fer Grand-Tronc..
.....	10 00	10 00	50	do	.....	Cie de ch. de fer P. C. ..
.....	1 00	1 00	51	do	.....	Cie de tram. de Montréal
.....	75 00	75 00	52	do ..	.....	Cie de Navig. du Richel'u
.....	40 00	40 00	53	do	.....	Wm. Davis et Fils .....
.....	50 00	50 00	54	do	.....	J. R. Walker .....
.....	10 00	10 00	55	do	.....	Albert Fox .....
.....	725 44	725 44	56	do	.....	H. Bulmer, jeune, et Fr.
.....	600 00	600 00	57	do	.....	Dobell, Beckett et Cie..
.....	1,000 00	1,000 00	58	do	.....	do ..
.....	1,000 00	1,000 00	59	do	.....	Hurteau Frères.....
.....	1,600 00	1,600 00	60	do	.....	J. Burstall et Cie.....
.....	2,133 32	2,133 32	61	do	.....	Dobell, Beckett et Cie..
.....	30 00	30 00	62	do	.....	P. Lamothe.....
.....	10 00	10 00	63	do	.....	Lalonde et Levesque....
16,925 44	25,919 88	42,845 32				
7 50	.....	7 50	1	Canal Chambly....	.....	J. A. Maurice.....
.....	60 00	60 00	2	do	.....	Cie de ch. de fer Sud-Est
20 00	10 00	30 00	3	do	.....	Catelli Frères.....
19 34	.....	19 34	4	do	.....	J. C. Pierce et Fils ....
50 00	.....	50 00	5	do	.....	Bissett et Donaghy.....
50 00	.....	50 00	6	do	.....	Simard et Godin.....
25 00	.....	25 00	7	do	.....	Jas. O. Cain .....
171 84	70 00	241 84				

A—*Suite.*

Comptes des locataires, 1888–89—*Suite.* Av.

Description de la propriété.	Numéro.	Date du compte.	Rabais autorisé.	Payé pendant l'année.	Balances dues le 30 juin 1889.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bain flottant près du pont de Brewster	22	1er août 1889	.....	1 00	.....	100
Lots 3 et 4, et ½ lot n° 2, bassin n° 2	23	30 juin 1889	.....	1,128 00	564 00	1,692 00
Moulin à farine, lot 5 et ½ de 6 do	24	do ..	.....	645 00	322 50	967 50
Fabrique de clous, lots 7 et ½ de 6, bassin n° 2	25	do ..	.....	645 00	322 50	967 50
Lot pour bureau, rue Colborne, Montréal	26	1er juil. 1889	.....	25 00	.....	25 00
Approv. d'eau par un tuyau de 10 pouces, bassin n° 1	27	30 juin 1889	375 00	.....	.....	375 00
do do Saint-Henri	28	1er jan. 1889	.....	200 00	.....	200 00
Lot pour un carré public près du pont Wellington	29	1er juil. 1888	.....	1 00	.....	1 00
Lot p. un enclos p. les animaux, Pte Saint-Charles	30	1er fév. 1889	.....	150 00	.....	150 00
Lot pour hôtel à la Pointe Saint-Charles	31	1er déc. 1890	.....	600 00	600 00	1,200 00
Approvis. d'eau à leur établissement à Saint-Henri	32	1er juil. 1889	.....	25 00	.....	25 00
Lot de quai à Saint-Gabriel	33	1er jan. 1890	.....	180 00	.....	180 00
Appr. d'eau, en aval de l'écluse de prise d'eau n° 5	34	1er sept. 1889	.....	40 00	.....	40 00
do à la fabr., rue du Canal, Montréal	35	do ..	.....	10 00	.....	10 00
Deux lots de terre, sur la rue Ottawa, Montréal	36	1er nov. 1889	.....	300 00	.....	300 00
Lots 1 et 2, à l'ouest du bassin Saint-Gabriel, n° 4	37	1er jan. 1890	.....	634 86	.....	634 86
Lots 3, 4, 5, 6 et 7, bassin Saint-Gabriel, n° 4	38	1er mai 1890	.....	1,102 93	1,102 93	2,205 86
Lots 8 et 9, bassin Saint-Gabriel, n° 3	39	do ..	.....	841 50	.....	841 50
Lots 12, ouest, et 15 et 16, bassin Saint-Gabriel, n° 3	40	do ..	.....	684 44	684 44	1,368 88
Lots 19 et 22 à l'ouest du bassin Saint-Gabriel, n° 3, et 13 et 14 à l'est de Saint-Gabriel, n° 2	41	1er mai 1889	.....	.....	2,554 12	2,554 12
Lot 21, bassin Saint-Gabriel, n° 2	42	1er mai 1890	203 64	398 84	.....	602 48
Lot à St-Gabriel, près de l'ave. Atwater, Montréal	43	1er oct. 1889	.....	100 00	.....	100 00
Lot en amont du déversoir régulateur	44	1er mai 1890	.....	30 00	.....	30 00
Lot 17, à l'est du bassin Saint-Gabriel	45	do ..	.....	507 36	.....	507 36
Pouvoir d'eau pour l'éclairage des quais	46	1er sept. 1888	.....	562 00	.....	562 00
Lis. de terr., côté N.-O., rue du Moulin, bassin 2	47	1er do 1889	.....	10 00	.....	10 00
Lot du côté S.-O. du déversoir do ..	48	1er do 1889	.....	1 00	.....	1 00
Evitement, côté ouest, rue du pont Wellington	49	1er do 1889	.....	120 00	.....	120 00
Privilège de poser une voie sur le dépot de déblais, Lachine	50	1er mai 1890	.....	10 00	.....	10 00
Voie double sur le pont de la rue Wellington	51	1er jan. 1890	.....	1 00	.....	1 00
Hangar à fret, bassin n° 1	52	1er mai 1890	.....	75 00	.....	75 00
Lot en amont de la nouvelle entrée sup. de l'écluse	53	1er do 1890	.....	40 00	.....	40 00
Espace dans le hangar, bassin n° 1	54	14 juil. 1889	.....	50 00	.....	50 00
Approv. d'eau par un tuyau de 2 pcs, Côte St-Paul	55	1er nov. 1889	.....	10 00	.....	10 00
Lots 10 et 11, à l'ouest du bassin Saint-Gabriel, n° 3	56	1er mai 1890	3 63	359 09	362 72	725 44
Espace dans le hangar n° 1, bassin Saint-Gabriel	57	1er do 1889	.....	600 00	.....	600 00
do do 2, do ..	58	1er do 1889	.....	1,000 00	.....	1,000 00
Lots 1, 2 et 3, bassin de l'ouest, pour bois de service	59	1er do 1889	.....	1,000 00	.....	1,000 00
do 8, 9 et 10 do do ..	60	1er do 1889	.....	1,600 00	.....	1,600 00
do 4, 5, 6 et 7 do do ..	61	1er do 1889	.....	2,133 32	.....	2,133 32
Privilège de construire des navires sur la levée du canal, durant l'hiver de 1889	62	.....	.....	30 00	.....	30 00
Espace dans le hangar n° 1, pour un patinoir	63	.....	.....	10 00	.....	10 00
			582 27	26,706 34	15,556 71	42,845 32
2 lots de terrains à Chambly	1	1er mai 1878	.....	.....	7 50	7 50
Lot de quai à Saint-Joseph	2	30 juin 1889	.....	60 00	.....	60 00
Lot dans le village de Chambly	3	1er mai 1890	.....	20 00	10 00	30 00
Quai à Saint-Jean	4	19 nov. 1881	.....	.....	19 34	19 34
Partie de quai du canal à Saint-Jean	5	30 juin 1888	.....	.....	50 00	50 00
do do	6	30 do 1888	.....	.....	50 00	50 00
do do	7	30 do 1888	.....	.....	25 00	25 00
			.....	80 00	161 84	241 84

ANNEXE

DT. N° 28.—LOYERS de pouvoirs d'eau, etc.—

Balance due le 1er juillet 1889.	Acquis, année expirée le 30 juin 1888.	Total.	Numéro.	Désignation des travaux.	Occupant actuel.	Premier locataire.
$ cts.	$ cts.	$ cts.				
.....	40 00	40 00	1	Canal Rideau	.....	G. Sterling
1 00	.....	1 00	2	do	.....	Club de canots d'Ottawa
.....	80 00	80 00	3	do	.....	Thos. McKay
20 00	40 00	60 00	4	do	.....	G. W. McCullough
80 00	80 00	160 00	5	do	.....	J. G. Butterworth
.....	80 00	80 00	6	do	.....	Day Frères
120 00	.....	120 00	7	do	.....	J. W. McRae et Cie
3 00	1 00	4 00	8	do	.....	Corporation de la ville d'Ottawa
200 00	.....	200 00	9	do	.....	Wm. Little
31 25	.....	31 25	10	do	.....	Rideau Skating and Curling Club
2 00	1 00	3 00	11	do	Robert Hastey	John Heney
8 00	2 00	10 00	12	do	.....	John Neville
2 00	1 00	3 00	13	do	.....	Corporation de la ville d'Ottawa
.....	100 00	100 00	14	do	.....	Bronson et Weston
.....	1 00	1 00	15	do	.....	R. W. Baxter
.....	2 00	2 00	16	do	.....	Andrew Hickey
.....	13 50	13 50	17	do	.....	H. Patterson
.....	1 00	1 00	18	do	.....	John Graham
.....	9 00	9 00	19	de	.....	Catharine O'Neill
.....	2 00	2 00	20	do	.....	Thomas Kingston
.....	2 00	2 00	21	do	.....	J. G. White
8 00	2 00	10 00	22	do	.....	Robt McCloy
.....	1 00	1 00	23	do	Cie du chemin de fer Canada Atlantique	H. Jackson
.....	10 00	10 00	24	do	.....	Comité temporel de l'église Saint-André.
13 00	13 00	26 00	25	do	.....	Michael Keily
.....	9 50	9 50	26	do	.....	P. O'Donnell
9 00	9 00	18 00	27	do	.....	Jas. Marks
1 00	1 00	2 00	28	do	.....	Henry Hartney
.....	1 00	1 00	29	do	.....	L. Duhamel
10 00	2 00	12 00	30	do	.....	Henry James
.....	2 00	2 00	31	do	.....	George May
.....	25 00	25 00	32	do	Ch. de fer Can. du Pacif.	Cie du ch. de f. St-L. et O-
96 00	12 00	108 00	33	do	.....	R. E. Hardy
57 75	8 25	66 00	34	do	.....	M. Kilroe
14 00	2 00	16 00	35	do	.....	Francis Abbott
21 00	3 00	24 00	36	do	.....	do
21 00	3 00	24 00	37	do	.....	do
.....	25 00	25 00	38	do	.....	J. R. Booth
16 00	2 00	18 00	39	do	.....	Widow A. Howlett
12 00	3 00	15 00	40	do	.....	Wm. Rowland
.....	3 75	3 75	41	do	.....	George Rickey
135 00	22 50	157 50	42	do	.....	W. Dawson
135 00	11 25	146 25	43	do	.....	Thomas Paget
123 75	11 25	135 00	44	do	.....	Chas. McCaffrey
39 00	9 75	48 75	45	do	.....	George Morris
24 75	8 25	33 00	46	do	.....	Wm. Powell
49 50	8 25	57 75	47	do	.....	Philip Kennedy
54 75	7 50	62 25	48	do	.....	Daniel Delaney
.....	7 50	7 50	49	do	.....	Denis Bergin
.....	.....	.....	50	do	.....	Geo. Merrick
.....	3 00	3 00	51	do	.....	Thomas May
15 75	2 25	18 00	52	do	.....	D. Cameron

A—*Suite.*

Comptes des locataires, 1888–89—*Suite.* Dt.

Description de la propriété.	Numéro.	Date du compte.	Rabais autorisé.	Payé durant l'année.	Balance due le 30 juin 1889.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Lot de grève, au pd de la côte du Major, Ottawa..	1	1er jan. '89..	.....	40 00	.....	40 00
do do do do ..	2	1er juin '89..	.....	1 00	.....	1 00
Ile Verte, au-dessus des chutes Rideau do ..	3	1er jan. '89..	.....	80 00	.....	80 00
Lot p. hangar à charb., bassin du canal do ..	4	30 juin '89..	.....	.....	60 00	60 00
Lots 1 et 2 do do do ..	5	30 juin '90..	.....	80 00	80 00	160 00
Lots 4, 5, 6 et 7, abri de chal., do do ..	6	1er mai '90..	.....	80 00	.....	80 00
Lot 1, S.-E., bassin du canal do ..	7	1er avril '82..	.....	.....	120 00	120 00
Lot pour une mais. de pesage, O, b. du can. do ..	8	1er mai '90..	.....	2 00	2 00	4 00
Lot à bâtir, côté S., tranchée profonde do ..	9	1er avril '88..	.....	.....	200 00	200 00
Réserve pour maison de club, tranch. prof. do ..	10	1er juil. '88..	.....	.....	31 25	31 25
do sur côté S. do do ..	11	1er sep. '89..	.....	.....	3 00	3 00
do en face de sa prop., do do ..	12	1er jan. '90..	.....	.....	10 00	10 00
Lisière rés. p. terrain de l'expos. do do ..	13	1er jan. '90..	.....	2 00	1 00	3 00
Lots pour empiler, Stewarton do do ..	14	1er août '89..	.....	100 00	.....	100 00
Réserve en face du lot G, con. C, Nepean.....	15	1er jan. '90..	.....	1 00	.....	1 00
do G, con. C, do	16	1er déc. '89..	.....	.....	2 00	2 00
do ½ S. lot G, con. C, do	17	1er jan. '90..	.....	13 50	.....	13 50
do ½ N. lot G, con. C, do	18	1er jan. '90..	.....	1 00	.....	1 00
do lot L, con. C, do	19	1er août '89..	.....	9 00	.....	9 00
do do F, con. C, do	20	1er nov. '89..	.....	.....	2 00	2 00
do do K, con. C, do	21	1er août '89..	.....	2 00	.....	2 00
do do K, con. C, do	22	1er nov. '89..	.....	.....	10 00	10 00
do do B, con. C, do	23	1er jan. '90..	.....	.....	1 00	1 00
do do H, con. C, do	24	1er jan. '90..	.....	10 00	.....	10 00
Réserve sur lot n° con. D, do	25	1er mai '90..	.....	13 00	13 00	26 00
do sur lot E, con. D, do	26	1er mai '90..	.....	.....	9 50	9 50
do en face du lot n° 1, con. B, do	27	1er jan. '90..	.....	.....	18 00	18 00
do en face du sous-lots 64 et 65 lot 1, con. D, Nepean.....	28	1er juin '90..	.....	1 00	1 00	2 00
Réserve en face du lot K, con. B, Nepean.....	29	1er jan. '90..	.....	1 00	.....	1 00
Réserve en face du sous-lot n° 5, con. B, Nepean..	30	1er jan. 1890	.....	.....	12 00	12 00
Privil. de quaiage sur s-lots 29 et 30 con. B do ..	31	do ..	.....	2 00	.....	2 00
Droit de passage sur les lots 8 et 9 (Marécage de Dow), con. B, Nepean.....	32	do ..	.....	.....	25 00	25 00
Réserve sur lots n° 22 et 23 con. A, Nepean	33	1er jan. 1889	.....	24 00	84 00	108 00
do ½ N lot 8 1 do	34	1er jan. 1890	.....	20 00	46 00	66 00
do 40 1 O.F. do	35	1er juil. 1888	.....	.....	16 00	16 00
do 40 1 O.F. do	36	1er nov. 1889	.....	.....	24 00	24 00
do 40 1 do	37	do ..	.....	.....	24 00	24 00
do 5¼ acres 40 1 do	38	1er sept. 1889	.....	25 00	.....	25 00
do 40 1 O.F. do	39	1er juil. 1889	.....	.....	18 00	18 00
do N 1 do	40	1er juin 1890	.....	.....	15 00	15 00
do 1 2 do	41	1er jan. 1890	.....	3 75	.....	3 75
do 3 2 do	42	do ..	.....	.....	157 50	157 50
do ½ N lot 4 2 do	43	do ..	.....	.....	146 25	146 25
do ½ S lot 4 2 do	44	do ..	.....	.....	135 00	135 00
do ½ S lot 5 2 do	45	do ..	.....	29 25	19 50	48 75
do ½ N lot 5 2 do	46	1er déc. 1889	.....	.....	33 00	33 00
do ½ S lot 6 2 do	47	1er jan. 1890	.....	41 25	16 50	57 75
do ½ S lot 8 2 do	48	1er déc. 1888	.....	.....	62 25	62 25
do ½ N lot 6 2 do	49	1er jan. 1890	.....	.....	7 50	7 50
Lot de grève à la station Hogsback, Gloucester...	50	.....	.....	.....	.....	.....
Réserve sur ½ lot n° 23 R. face do ...	51	1er jan. 1890	.....	3 00	.....	3 00
do ½ N lot n° 22 con. 1 do ...	52	do ..	.....	.....	18 00	18 00

ANNEXE

Dt. N° 28.—Loyers de pouvoirs d'eau, etc.—

Balance due le 1er juillet 1888.	Acquis, année expirée le 30 juin 1889.	Total.	Numéro.	Désignation des travaux.	Occupant actuel.	Premier locataire.
$ cts.	$ cts.	$ cts.				
4 00	4 00	8 00	53	Canal Rideau		T. et P. Collins
	50 00	50 00	54	do		Lon. & Can. Loan Co.
20 00	10 00	30 00	55	do		Stafford Merrifield
	4 50	4 50	56	do		Geo. Shepherd
10 00	5 00	15 00	57	do		A. C. White
5 00	5 00	10 00	58	do		Alfred Chester
	20 00	20 00	59	do		Jessie Miner
	1 00	1 00	60	do		Josiah Payne
	12 00	12 00	61	do		Hiram Easton
25 00	5 00	30 00	62	do		Henry Merrick
4,380 00	120 00	4,500 00	63	do	R. Ward	Joshua Bates
0 60	0 20	0 80	64	do		A. Wood
1 00	1 00	2 00	65	do		Smith's Falls Cur. Clb.
	2 00	2 00	66	do		Wm. Lavender
	3 00	3 00	67	do		W. W. Berford, sr
18 00	3 00	21 00	68	do		J. B. et B. Tett
	20 00	20 00	69	do		Wm. H. Whealey
	1 00	1 00	70	da		W. J. Webster
	5 00	5 00	71	do		B. E. Chaffey
52 50		52 50	72	do		Wm. Anglin
	76 00	76 00	73	do		do
52 50	105 00	157 50	74	do	J. S Foster	M. J. Foster
	105 00	105 00	75	do	J. A. Kirkpatrick,	John Rourk
20 00	10 00	30 00	76	do		John Brannigan
5,912 10	1,252 20	7,164 30				
	5 00	5 00	1	Canal Grenville		A. J. Grier
	10 00	10 00	2	Canal Carillon		Henry E. Mason
	10 00	10 00	3	do		John Brophy
24 00		24 00	4	do		John Morrison
1 00	1 00	2 00	5	Ecluse de Ste-Anne		Delphus Lebean
1 00		1 00	6			Canada Mutual Telegraph Co.
	1 00	1 00	7			Dominion Telegraph Co.
50 00	50 00	100 00	8	Travaux, R. Trent		Francis Sandford
160 00		160 00	9	do		H. B.J. Williams, succes.
160 00	40 00	200 00	10			James Cummings
2 00	1 00	3 00	11			Bell Telephone Co
	1 00	1 00	12	Cap-Breton		Neil McNeil
398 00	119 00	517 00				

A—*Suite.*

Comptes des locataires, 1888-89—*Suite.* Av.

Description de la propriété.	Numéro.	Date du compte.	Rabais autorisé.	Payé durant l'exercice.	Balance due le 30 juin 1889.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Réserve sur la ½ N. du lot n° 9, con. 1, Gloucester.	53	1er janv. 1889	.....	4 00	4 00	8 00
Surplus d'eau, au Barrage, île Longue.....	54	do ..	.....	.....	50 00	50 00
Réserve en face du lot n° 40, con. 1, Oxford	55	1er juil. 1889	.....	.....	30 00	30 00
do lot n° 40, con. 1 do	56	1er juin 1890	.....	4 50	.....	4 50
Réserve sur la ½ O. du lot n° 27, con. 1, Marlboro.	57	1er janv. 1890	.....	.....	15 00	15 00
do lot n° 3, con. B, Walford.....	58	1er juil. 1889	.....	5 00	5 00	10 00
do lot n° 2, con. B do	59	1er juil. 1890	.....	20 00	.....	20 00
Partie du lot 9, con. A, Walford, Merrickville....	60	1er avril 1890	.....	1 00	.....	1 00
Lot en amont de l'ancien écluse, Merrickville.....	61	1er déc. 1888	.....	.....	12 00	12 00
Réserve près du pont tournant, Merrickville.....	62	1er janv. 1890	.....	.....	30 00	30 00
Lots A et B, Old Sly's	63	1er mai 1889	.....	.....	4,500 00	4,500 00
Réserve sur partie du lot 1, con. 4, Smith's Falls..	64	30 juin 1889	.....	.....	0 80	0 80
do 1 4 do ..	65	1er nov. 1889	.....	1 00	1 00	2 00
do 2 4, Elmsley.....	66	1er janv. 1889	.....	2 00	.....	2 00
Part. du lot 21, con. 5, Elmsley S., Oliver's Ferry..	67	1er mai 1890	.....	.....	3 00	3 00
Lisière de terrain et entrepôt près de la station d'écluse de l'Isthme, Newboro'.....	68	1er mai 1889	18 00	3 00	.....	21 00
Partie du lot 1, con. 5, Crosby. Nord, Newboro'...	69	1er sept. 1889	.....	20 00	.....	20 00
do do do ..	70	....	.....	.....	1 00	1 00
Lot de grève à l'écluse Chaffey.	71	30 juin 1889	.....	.....	5 00	5 00
Pouvoir d'eau à Brewer's Upper Mills, anc. bail..	72	1er janv. 1889	52 50	.....	.....	52 50
do do do nouv. do ..	73	do ..	.....	.....	76 00	76 00
do do Lower do	74	do ..	.....	.....	157 50	157 50
Pouvoir d'eau sur lot 38, con. 1, Kingston.....	75	1er juil. 1889	.....	105 00	.....	105 00
Réserve sur lots 35 et 36, do 1, do	76	1er août 1880	.....	.....	30 00	30 00
			70 50	750 25	6,343 55	7,164 30
Maison et terrains sur lot n° 8.....	1	1er mai 1890	.....	.....	5 00	5 00
Lot pour pâturage	2	30 juin 1890	.....	10 00	.....	10 00
do	3	do ..	.....	10 00	.....	10 00
Partie du lot 9, rang 1, Chatham.....	4	1er nov. 1887	24 00	.....	.....	24 00
Lots 112 et 113, paroisse Sainte-Anne.....	5	1er sept. 1889	.....	.....	2 00	2 00
Placer un mât sur la réserve du gouvernement....	6	1er juil. 1884	.....	.....	1 00	1 00
do do	7	1er mai 1890	.....	1 00	.....	1 00
Lot aux chutes Fénelon	8	1er déc. 1889	.....	50 00	50 00	100 00
Pouvoir d'eau aux rapides Buckhorn.....	9	30 juin 1888	160 00	.....	.....	160 00
Lot et maison d'écluse, rapides Chisholm.....	10	30 juin 1889	.....	80 00	120 00	200 00
Privilège de placer des mâts sur divers canaux....	11	1er juin 1890	.....	.....	3 00	3 00
Lot à l'île Longue, Barachois.....	12	1er avril 1889	.....	1 00	.....	1 00
			184 00	152 00	181 00	517 00

ANNEXE

Dt. N. 28.—Loyers de pouvoirs d'eau, etc.—

Balance due sur achat le 1er juillet 1888.	Acquis, année expirée le 30 juin 1889.	Total.	Numéro.	Description des travaux.	Nom du propriétaire.
$ cts.	$ cts.	$ cts.			VENTE DE TERRAINS, PRINCIPAL ET INTÉRÊT.
54 38	.....	54 38	1	Ch. de fer Intercolonial	John et William Sproule.....
50 59	.....	50 59	2	.....	John Ferguson.....
59 15	.....	59 15	3	.....	Joseph Graham.....
13 06	.....	13 06	4	.....	Paul Foster.....
14 21	.....	14 21	5	.....	Donald McArthur.....
4 00	.....	4 00	6	.....	Cornelius Dyer.....
33 59	.....	33 59	7	.....	John Foster.....
0 35	.....	0 35	8	.....	William et John T. Ives.....
96 66	.....	96 66	9	.....	Christie Family.....
4 90	.....	4 90	10	.....	A. W. Tanner.....
23 29	.....	23 29	11	.....	William et Alexander Scott.....
5,996 74	287 00	6,283 74	12	Canal Lachine.....	Succ. P. Turcott, mainten. R. A. R. Hubert.
6,350 92	287 00	6,637 92			

DÉPARTEMENT DES CHEMINS FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1889.

A—*Fin.*

Comptes des locataires, 1888–89—*Fin.* Av.

Description de la propriété.	Numéro.	Rabais autorisé.	Payé durant l'année.	Balance due le 30 juin.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
$1\frac{1}{24}$ acre de terre, Pictou, Nouvelle-Ecosse	1	.....	.....	54 38	54 38
$3\frac{35}{100}$ do do	2	.....	.....	50 59	50 59
$2\frac{54}{100}$ do do	3	.....	.....	59 15	59 15
$4\frac{37}{100}$ do do	4	.....	.....	13 06	13 06
$9\frac{91}{100}$ do do	5	.....	.....	14 21	14 21
$1\frac{1}{100}$ do do	6	.....	.....	4 00	4 00
$8\frac{90}{100}$ do do	7	.....	.....	33 59	33 59
$1\frac{69}{100}$ do do	8	.....	.....	0 35	0 35
$3\frac{1}{2}$ do do	9	.....	.....	96 66	96 66
$1\frac{95}{100}$ do do	10	.....	.....	4 90	4 90
$1\frac{3}{10}$ do do	11	.....	.....	23 29	23 29
Ferme, Côte Saint-Paul	12	.....	.....	6,283 74	6,283 74
		.....	.....	6,637 92	6,637 92

C. E. CHUBBUCK,
Commis des loyers de pouvoirs d'eau.

ANNEXE B.

N° 1.—Détails des dépenses des canaux, 1888–89.

Canaux.	Nom des employés.	Déduction pour fonds de retraite.	Montants payés.	Total.
Canal Welland.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Port-Colborne	McFarland, D. E., app. de percep., pour l'année.	28 00	1,372 00	
do	Leggett, J. E., appoint. de commis pour l'année.	16 00	784 00	
do	Schofield, J. S. do ..	10 00	490 00	
do	Haün, J. R. do ..	11 00	539 00	
	Appointements.....	65 00	3,185 00	
	Dépenses imprévues.....	.....	291 53	
				3,476 53
Port-Dalhousie.....	Clark, W. B., appoint. de percepteur, pour l'année.	20 00	980 00	
do	Pirritte, J., appoint. de commis, pour l'année...	16 00	784 00	
	Appointements.....	36 00	1,764 00	
	Dépenses imprévues	.....	362 84	
				2,126 84
Dunnville	Tipton, T. L. M., appoint. de percep., pour l'année.	15 00	735 00	
	Dépenses imprévues.....	.....	36 19	
				771 19
Port-Maitland	Galbraith, T. J., appoint. de percep., pour l'année.	10 00	490 00	
	Dépenses imprévues.....	.....	85 00	
				575 00
Port-Robinson	Coulter, R., app. de percepteur, pour l'année...	14 40	705 60	
	Dépenses imprévues.....	.....	32 94	
				738 54
Sainte-Catherine....	Collier, H. H., appoint. de percepteur, pour l'année.	4 00	196 00	
	Dépenses imprévues.....	.....	6 75	
				202 75
Chippawa	Harvey, T. B., appoint. de percepteur pour l'année.	2 00	98 00	
	Dépenses imprévues.....	.....	30 50	
				128 50
	Total, canal Welland....	.....	.. ..	8,019 35
Canaux du Saint-Laurent.				
Beauharnois	Denis, A. D., appoint. de percepteur, pour l'année..	17 00	833 00	
do	Lafebvre, H., appoint. de commis, pour l'année..	.....	366 00	
	Appointements....	17 00	1,199 00	
	Dépenses imprévues.....	.....	111 83	
				1,310 83
Cardinal.....	Reid, J., appoint. de percepteur, pour l'année....	15 00	735 00	
do	McMillan, R. P., app. de commis, pour l'année....	5 00	395 00	
	Appointements.....	20 00	1,130 00	
	Dépenses imprévues.....	.....	75 25	
				1,205 25
Cornwall.....	Phelan, J. A., appoint. de percepteur, pour l'année.	20 00	980 00	
do	Mulhern, M. M., appoint. de commis, pour l'année.	2 00	98 00	
	Appointements	22 00	1,078 00	
	Dépenses imprévues.....	.....	680 90	
				1,758 90
Kingston...	Burrows, Wm., appoint. de percept., pour l'année ..	12 00	588 00	
do	Fahey, E., appoint. de commis, pour l'année.....	10 00	490 00	
	Appointements.....	22 00	1,078 00	
	Dépenses imprévues.....	.....	116 59	
				1,194 59

ANNEXE B.—*Suite.*

N° 1.—DÉTAILS des dépenses des canaux, 1888–89—*Suite.*

Canaux.	Noms des employés.	Déduction pour fonds de retraite.	Montants payés.	Total.
Canaux du Saint-Laurent.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Lachine	Paré, L., appointem. de percepteur pour l'année	20 00	980 00	
do	Deschamp, J. B., appointem. de perc. pour l'année	14 00	686 00	
	Appointements	34 00	1,666 00	
	Dépenses imprévues		503 15	2,169 15
Montréal	O'Neill, J., appointem. de percept. pour l'année	40 00	1,960 00	
do	McNally, T., appointem. de percept. pour l'année	24 00	1,176 00	
do	Bussière, F. do do	18 00	882 00	
do	St. Louis, J. do do	18 00	882 00	
do	Arahill, J. do do	16 00	784 00	
do	Giroux, A. P. do do	14 00	686 00	
do	Pelletier, P. do do	12 00	588 00	
	Appointements	142 00	6,958 00	
	Dépenses imprévues		1,238 70	8,196 70
	Total, canaux du Saint-Laurent			15,835 42
Canal Chambly.				
Chambly	Martel, M. D. S., appoint. de perc. pour l'année	20 00	980 00	
	Durocher, C. appoint. de percep. pour l'année	6 25	493 75	
	Appointements	26 25	1,473 75	
	Dépenses imprévues		100 06	1,573 81
Saint-Jean	Quesnel, J., appoint. de percep. pour l'année	18 00	882 00	
	Fournier, J. A., app. de commis, pour l'année	6 25	493 75	
	Appointements	24 25	1,375 75	
	Dépenses imprévues		157 91	1,533 66
Ecluse Saint-Ours	Lebœuf, J., appoint. de percept. pour l'année		600 00	
	Dépenses imprévues		21 76	621 76
	Total, canal Chambly			3,729 23
Canaux de l'Ottawa.				
Canal Carillon	Murphy, D., appoint. de percept. pour l'année	14 00	686 00	
	Dépenses imprévues		163 01	849 01
Grenville	Pridham, A., appoint. de percept. pour l'année	20 00	980 00	
	Dépenses imprévues		143 64	1,123 64
Ecluse Sainte-Anne	Barrett, J., appoint. de percept. pour l'année		999 96	
do	Crevier, W., appoint. de percept. pour l'année	6 25	493 75	
	Appointements	6 25	1,493 71	
	Dépenses imprévues		50 86	1,544 57
	Total, canaux d'Ottawa			3,517 22
Canal Rideau.				
Kingston Mills	Deane, J., appoint. de percept., pour l'année	5 00	395 00	
	Dépenses imprévues		69 00	464 00

ANNEXE B—*Suite.*

N° 1.—DÉTAILS des dépenses des canaux, 1888-89—*Suite.*

Canaux.	Noms des employés.	Déduction pour fonds de retraite.	Montants payés.	Total.
Canal Rideau.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Ottawa	Farley, J. F., appoint. de percept. pour l'année	24 00	1,176 00	
do	Battle, T., appoint. de sous-percept. pour l'année	16 00	784 00	
	Appointements	40 00	1,960 00	
	Dépenses imprévues	.....	263 52	2,223 52
Smith's Falls	Richey, W. M., appoint. de perc. pour l'année	3 75	296 25	
	Dépenses imprévues	.....	41 60	337 85
	Total, canal Rideau	.....	.....	3,025 37
Canal Saint-Pierre	Kavanagh, W. M., app. de percep. pour l'année	4 00	196 00	196 00
Trav. du district de Newcastle, Hastings	Dépenses imprévues	.....	.....	2 82
Inspect. des canaux	Witton, H. B., pour l'année	36 00	1,764 00	
	Dépenses imprévues	.....	353 15	2,117 15
	Totaux	.....	.....	36,442 56

ANNEXE B—*Suite.*

N° 1.—DÉTAILS des dépenses des canaux, 1888–89—*Fin.*

A qui payé.	Service.	Montant.	Total.
	Dépenses imprévues en général	$ cts.	$ cts.
McCarthy, Mlle.....	Services supplémentaires, du 4 juin au 4 juillet inclusivement, à $400 par année.....	33 97	
do	Services supplémentaires, du 9 juillet au 18 juillet inclusivement, à $400 par année.....	10 96	
do	Services supplémentaires, du 18 septembre au 18 octobre inclusivement, à $400 par année.....	33 33	
do	Services supplémentaires, du 14 décembre au 14 janvier 1889 inclusivement, à $400 par année.....	33 33	
			111 59
Hackett, C. A.....	Commis surnuméraire, du 1er septembre 1888 au 12 janvier 1889, à $400 par année.....	.....	146 47
St. Dennis, Mlle M. L.	Services supplémentaires, 10 jours, du 11 au 22 août, à $400 par année.....	10 96	
do ..	Services supplémentaires, 10 jours, du 12 au 21 septembre, à $400 par année.....	10 96	
			21 92
Weir, J. P.....	Services supplémentaires, 1 mois, du 20 octobre au 19 novembre, à $400 par année.....	.....	33 33
O'Sullivan, Mlle M. A.	Services supplément., du 12 au 19 nov., à $400 par année..	.....	7 67
Price, Mlle H. M.....	do 10 jours, du 29 janvier au 7 février, à $400 par année.....	.....	10 96
O'Hanly, Mlle F.....	Services supplémentaires, 10 jours, du 29 janvier au 7 février à $400 par année.....	.....	10 96
Foley, Ella.....	Services supplémentaires, 10 jours, du 18 au 27 février, à $400 par année.....	.....	10 96
Pratt, L. G.....	23 exemplaires du *U. S. Treasury Counterfeit Detector.* ...	.....	69 00
Hall, J. C., jeune.....	Services professionnels *in re* H. Bulmer, lots de grève.....	.....	50 00
Eccles, J. C.....	do *in re* perception de loyers sur le lot 1, Port-Colborne	.....	7 50
O'Connor, D.....	Services professionnels *in re* bail de W. Little.	92 93	
do	Commission sur $4,208.75, montant de loyers de pouvoirs d'eau perçu par lui.....	420 87	
do	Commission sur $2,079.75, montant de loyers de pouvoirs d'eau perçu par lui.....	207 97	
			721 77
			1,202 13
	Grand total.....	.....	37,644 69
	AJOUTEZ—Impressions.....	714 24	
	Papeterie.....	176 18	
			890 42
	Déboursés autorisés (moins fonds de retraite).....	.....	38,535 11
	AJOUTEZ—Balances dues aux percept., 1er juillet 1888.	.....	1 00
	Déboursés actuels selon l'état n° 2, page 171.....	.....	38,536 11

B. H. TEAKLES,
Premier commis, revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 30 novembre 1889.

INDEX.

		PAGE.
Abbey, J. et J.	Locataires	306
Abbott, Francis	do	316
Acer et Kennedy	do	312
Acer, C. M.	do	312
Alliar, X.	Remise	175
Anderson, G. P.	Locataire	308
Anderson, James	do	310
Anderson, J. T.	do	312
Andrews et Fils	do	306
Anglin, Wm.	do	318
Annexe A		164
do B		322
Arahill, J.	Appointements	323
Auger, J. B., et Cie	Locataire	312
Bailey, W.	do	308
Banque de Montréal	Remises	173
Baptist, Jno.	do	175
Barbeau, F. X.	Locataire	310
Barrett, J.	Dépenses imprévues et appointements	323
Bartley, W. P.	Locataire	314
Bates, Joshua	do	318
Battle, John	do	306
Battle, T.	Appointements	324
Baxter, R. W.	Locataire	316
Beach, M. F.	do	310
Beaty, Wm.	do	306
Bureau du canal Beauharnois	Dépenses imprévues et appointements	322
Beaulieu, B. J.	Remise	175
Cie de téléphone Bell	Locataire	318
Benson, W. T.	do	308
Benson et Aspden	do	308
Berford, W. W.	do	318
Bergin, D.	do	316
Bergin, E.	do	310
Bissett et Donaghy	do	314
Black, J. A.	Remise	175
Blanchard, J. B.	do	174
Bolduc, T. et W.	Locataires	310
Booth, J. R.	do	316
Bourget et Thibault	do	314
Brannigan, John	do	318
Bridges, James	do	308
Brocklebank, L.	do	308
Brodeur, S. A.	do	312
Broder, W. B.	Remise	174
Bronson et Weston	Locataires	316
Brophy, John	do	318
Brown et Merritt	do	308
Brown et Ross	do	306
Bulmer, H.	do	314
Buntin, A.	do	310, 312
Burnett, J. B.	Remise	174
Burrows, W.	Dépenses imprévues et appointements	322
Burstall, J., et Cie	Locataires	314
Bussières, F.	Appointements	323
Butterworth, J. G.	Locataire	316
Byrne, Terrisa	Remises	174
Cameron, D.	Locataire	316
Cameron et McInnis	do	308
Canada-Atlantique, Cie de ch. de fer du	do	316
Canada Mutuelle, Cie de télégraphe	do	312, 318
Canadien du Pacifique, Cie de chemin de fer du		314, 316
Canaux—Dépenses. Page 117. Détails des		322-325
do Revenu		166

		PAGE.
Canaux—Remises.		173-175
do Statistique		176-289
do Tarif		290-305
Cantin, Aug.	Locataire	312
Cardinal, Joseph	do	312
Carmen, P.	do	308
Carter, L. G.	do	308
Catelli Frères	do	314
Chaffey, B. E.	do	318
Chambers, R.	do	308
Chambly, bureau du canal	Dépenses imprévues et appointements	323
Charette, James	Remise	174
Charette, S.	do	174
Chester, Alfred	Locataire	318
Chisholm et Minor	do	308
Christie, famille	Acheteurs	320
Clark, Wm.	Locataire	314
Clark, W. B.	Dépenses imprévues et appointements	322
Clegg, Wm.	Locataire	308
Cockburn, Alex.	do	310
Collier, H. H.	Dépenses imprévues et appointements	322
Collier, R.	Locataire	306
Collins, T. et P.	do	318
Cook, Elisha	Remise	175
Conlon, J. et F.	Locataires	308
Corporation du comté de Welland	do	308
do de Montréal	do	312, 314
do d'Ottawa	do	316
do de Port-Colborne	do	308
do de la ville de Salaberry	do	312
do de Welland	do	308
do de Thorold	do	306
do du village de Merritton	do	306
do du village de Morrisburg	do	310
Coulter, R.	Dépenses imprévues et appointements	322
Crane et Baird	Remise	173
Crevier, Auguste	Locataire	310
Crevier, W.	Appointements	323
Crowe, J.	Locataire	308
Cummings, J.	do	318
Danis, A. D.	Dépenses imprévues et appointements	322
D'Aoust, A.	Locataire	310
D'Aoust et Leduc	do	312
Darling, S.	do	308
Davey, J., jeune	do	306
Davis, H. et N.	do	308
Davis, Wm., et Fils	do	314
Dawson, W.	do	316
Deane, J.	Dépenses imprévues et appointements	323
Delaney, D.	Locataire	316
Delisle, Silfrid	do	314
Demers, J., et Cie	do	310
Dennie, O. P.	do	310
Deschamps, J. B.	Appointements	323
Dey Frères	Locataire	316
Dickenson, M. K.	do	312
Dion, E.	do	310
Dobbie, Arch.	do	306
Dobell, Beckett et Cie	do	314
Dominion, Cie d'Abattoir du	do	314
do Barb Wire Co.	do	314
do Bridge Co.	do	312
do Cie de télégraphe	do	318
Donaldson, Andrews et Ross	do	306
Doran, W. M.	do	308
Dufresne, O., jeune, et Frère	do	314
Duhamel, L.	do	316
Durocher, C.	Appointements	323
Dyer, Cornelius	Acheteur	336
Easton, Hiram	Locataire	318
Edwardsburg, Cie d'amidon d'	do	308
Elliot, Wm.	do	308
Erie and Lake M. Trans. Co.	Remise	173
Dépenses—Canaux. Page 170.	Détails des	322, 325
Fahey, Edward	Appointements	322
Fairgrieve et Fils, J. B.	Remise	173, 174

		PAGE.
Farley, James F.	Dépenses imprévues et appointements	324
Ferguson, John	Acheteur	320
Flack Frères	Locataires	310
Foley, Ella	Appointements	325
Foster, John	Acheteur	320
Foster, J. S.	Locataire	318
Foster, M. J.	do	318
Foster, Paul	Acheteur	320
Fournier. J. A.	Appointements	323
Fox, Albert	Locataire	314
French, Eusèbe	do	312
Frothingham, succession de J.	do	312
Frothingham et Workman	do	312
Gagnon, Ulric	Remise	174, 175
Galbraith, T. J.	Dépenses imprévues et appointements	322
Gault, A. F.	Locataire	310
Gerard, H.	Remises	175
Gibson, Wm.	Locataire	308
Gilbert, E. E.	do	308
Gillespie, J. C. et J.	do	306
Giroux, A. P.	Appointements	323
Gordon, John	Locataire	308
Gordon et McKay	do	306
Gould, Ira	do	312
Gould, Ira, et Fils	do	312
Graham, John	do	316
Graham, Joseph	do	320
Grand Troc, ch. de fer	do	314
Grant, Hall et Cie	do	312
Graybiel, John	do	308
Grier, A. J.	do	318
Grondin, Joseph	Remises	174
Hackett, C. A.	Appointements	325
Hall, J. C., jeune	Frais judiciaires	325
Haney, S. et J.	Locataires	308
Commissaires du havre de Montréal	do	314
Hardy, R. E.	do	316
Harrison, Henry	do	310
Hartney, H.	do	316
Harvey, F. B.	Dépenses imprévues et appointements	322
Hastey, Robert	Locataire	316
Haün, J. R.	Appointements	322
Hendershot Frères	Locataire	308
Henderson Frères	do	314
Henderson Lumber Co.	do	314
Heney, John	do	316
Henshaw, F. C.	Remise	174
Hickey, Andrew	Locataire	316
Hill, F. T.	Remise	173
Hill, John	Locataire	308
Hingston et Woods	Remise	173
Hodge, Andrew	Locataire	310
Holmes, John W.	do	308
Hood, W.	do	310
Howland, Jones et Cie	do	306
Howland, Peleg	do	306
Hubert, succession R. A. R.	Acheteur	320
Hume, A. E.	Remise	173, 174
Hurteau, Frères	Locataires	314
Hutchinson, William	do	306
Loyers de pouvoirs d'eau et autres	Annexe A	306
do	Comptes des locataires	172
do	Revenu	172
Inspecteur des canaux	Dépenses imprévues et appointements	324
Irving, J. C.	Locataire	308
Ives, Wm. et J. T.	Acheteur	336
Jackson, Henry	Locataire	316
Jacques, G. E., et Cie	Locataires	314
do	Remises	173
James, Henry	Locataire	316
Jarvis, H.	do	306
Johnson et Cie, William	do	314
Julien, Moïse	do	310
Kavanagh, W. M.	Appointements	324
Keily, Michael	Locataire	316
Kennedy, Philip	do	31

		PAGE.
Killens et Dockstader	Locataires	308
Kilroe, Michael	Locataire	316
King et Dolan	do	306
Kingston et Montréal, Cie d'expédition	Remises	173, 174
Kingston, bureau du canal	Dépenses imprévues et appointements	322
Kingston Mills, bureau du canal	do	323
Kingston, Thomas	Locataire	316
Kirkpatrick, J. A.	do	318
Lac St.-François, Cie de navigation du	Locataires	310
do Cie de remorqueurs du	do	312
Lalande, Moïse	Locataire	312
Lalonde et Levesque	Locataires	314
Lamothe, P.	Locataire	314
Larocque, H.	do	310
Larocque, L.	do	310
Laurin, J. B.	Remises	175
Laurin, B., aîné	do	175
Lattimore, A.	Locataire	308
Lattimore, R. F.	do	308
Laurie, R.	do	306
Lavender, W.	do	318
Lavoie, B.	Remises	175
Lebeau, D.	Locataire	318
Lebœuf, J.	Appointements	323
Leduc, Louis	Locataire	312
Lee, Edward	do	312
Lefebvre, H.	Appointements	322
Legacé, J.	Remises	175
Legacé, Wm.	do	174
Leggett, J. E.	Appointements	322
Lespérance, Auguste	Locataire	312
Little, Wm.	do	316
London and Canadian Loan Co.	do	318
Loney et Campbell	do	310
Longtin, Onésime	do	310
Lybster, Cie de coton	do	306
Lyman, Fils et Cie	do	312
Mackan, Thos.	Remises	174
Mackan, W. R.	do	174
Mackan, James	do	175
MacKay, Æ. D.	do	173, 174
Mainville, E.	do	175
Mainville, Narcisse	do	175
Malcolmson, A. H.	do	173
Malcolmson, James	do	173, 174
Maltby et King	Locataires	314
Marks, James	Locataire	316
Martel, M. D. S.	Dépenses imprévues et appointements	323
Masson, H. E.	Locataire	318
Mathews, J. et J. F.	Remise	173
Maurice, J. E.	Locataire	314
May, G.	do	316
May, Stephen	do	310
May, Thomas	do	316
Mead, Eli	do	308
Melamby, William	do	308
Meloche, J.	do	310
Merchands, Cie Manufacturière des	do	314
Merrifield, S.	do	318
Merrick, George	do	316
Merrick, Henry	do	318
Merritton, Cie de coton	do	306
Miner, Jessie	do	318
Mochen, J	Remises	174
Molson, J., jeune	Locataire	308
Montréal, bureau du canal	Dépenses imprévues et appointements	323
do Cie de coton de	Locataires	310
do Cie des tramways de	do	314
do Cie de Transport	do	312
do do	Remises	173, 174
do Cie d'Entrepôts	Locataires	312
Moody et Fils	do	308
Morris, George	Locataire	316
Morrison, John	do	318
Moseley, E. V., et Cie	Locataires	312

		PAGE
Moseley et Rickers	Locataires	312
Muir, A.	Locataire	306
Mulhern, M. M.	Appointements	322
Conseil municipal des Iroquois	Locataire	310
Murphy, D.	Dépenses imprévues et appointements	323
Murphy, D., et Cie.	Remises	174
Musson, P. H.	Locataire	306
McArthur, Donald	Acheteur	320
McCaffery, Charles	Locataire	316
McCarthy, Mlle	Appointements	325
McCloy, Robert	Locataire	316
McCullough, G. W.	do	316
McDonald, A.	do	308
McDonald, James	do	310
do succession de	do	312
McFarland, D. E.	Dépenses imprévues et appointements	322
do	Remises	175
McFarland et Lemon	Locataire	306
McFee, Cal.	do	312
McKan, Thos.	do	175
McKay, Thos.	Locataire	316
McLaurin, A. P.	Remise	174
McLeary et McLean	Locataires	306
McLellan, H.	Locataire	312
McMillan, R. P.	Appointements	322
McNally, T.	do	323
McNamee, F. B.	Remise	173
McNeill, Neil	Locataire	318
McPhee et Cie., Alex.	Locataires	310, 312
McPherson et Weir	do	306
McRory, P.	Locataire	314
McRae et Cie, J. W.	do	316
Neelon, S.	do	308
Neville, John	do	316
Nicholson, J. F.	do	312
Norris et Neelon	do	306
O'Cain, James	do	314
O'Connor, D.	Services professionnels	325
O'Donnell, Patrick	Locataire	316
O'Gilvie et Cie, A. W.	do	314
Ogdensburg Coal and Towing Co.	Remises	174
O'Hanly, Mlle F.	Appointements	325
O'Keefe, P.	Locataire	308
O'Neill, Mlle Catharine	do	316
O'Neill, John	Dépenses imprévues et appointements	323
O'Sullivan, Mlle M. A.	Appointements	325
Ottawa, bureau du canal	Dépenses imprévues et appointements	324
do do	Remises	174, 175
do Canaux—*Voir* Table des matières, page viii*a*.		
do Canoe Club	Locataire	316
Ouellette, E.	do	314
Page et Cie, C. J.	do	316
Papineau, N.	do	310
Paradis, Vital	do	314
Paré, Louis	Dépenses imprévues et appointements	323
Pariseau, D.	Locataires	314
Parkyn, Wm.	do	312
Patterson, Mme H.	do	316
Paul, F.	Remises	174
Payne, Josiah	Locataire	318
Pease, D. B.	do	310
Peck, Benney et Cie	do	312, 314
Pelletier, P.	Appointements	323
Perrault, A.	Remises	174
Permanent Loan Co.	Locataire	310
Phelan, J. A.	Dépenses imprévues et appointements	322
Phelps Frères.	Locataires	308
Phelps, Calvin	Locataire	306
Phippen, T. H.	Remises	174
Pierce et Fils, J. C.	Locataires	314
Pillow, Hersey et Cie	do	312
Pirette, John	Appointements	322
Plouffe, Félix	Remise	174, 175
Poitras, F. X.	Locataire	310
Port-Colborne, bureau du canal	Dépenses imprévues et appointements	322
Port-Dalhousie do	do do do	322

		PAGE.
Port Maitland, bureau du canal	Dépenses imprévues et appointements	322
Port Robinson do	do do do	322
Port Robinson Dry Dock Co.	Locataire	308
Poulin, P.	do	310
Powell, Wm.	do	316
Pratt, L. G.	Services supplémentaires	325
Price, Mme H. M.	do	325
Pridham, A.	Dépenses imprévues et appointements	323
Quesnel, Jules	do do do	323
Quindon, J.	Remise	174
Ranney, John L.	Locataire	306
Rees, John F.	do	306
Remises		173-175
Reid, J.	Dépenses imprévues et appointements	322
Reid, John	Locataire	308
Reid, W. J.	Remises	174
Revenu		166
Richelieu, Cie de Navigation	Locataire	314
Richey, W. M.	Dépenses imprévues et appointements	324
Rikcey, George	Locataire	316
Rideau, canal—*Voir* Table, page viii*a*.		
Rideau Skating and Curling Co.	Locataires	316
Robertson, A. M.	Remise	173
Rolston et Haskins	Locataires	308
Rose, H. A.	Locataire	308
Ross, J. H.	do	308
Rowk John	do	318
Ranland, Wm.	do	316
Sandford, F.	do	318
Scholfield, A. K.	do	308
Scholfield, J. S.	Appointements	332
Scholfield, W.	Locataire	308
Scoot, Wm. et Alex.	Acheteurs	320
Shackell, Henry	Locataire	312
Shaver, Sidney	do	308
Shepherd, George	do	318
Sherwood, A.	do	308
Sherwood, cap. D. N.	Remises	173
Simard et Godin	Locataires	314
Simpson, L. J.	Remises	175
Sincennes et McNaughton	do	174
Smith, J. B.	Locataire	306
Smith, M. A.	do	308
Smith's Falls Curling Club	do	318
South Eastern Railway Co.	do	314
Sproule, John et Wm.	Acheteurs	320
Statistique—Annexe A		176
Steel, Robert	Locataire	310
Stephen, George	do	310
Sterling G.	do	316
Stormont Cotton Co.	Locataires	310
Story, Ira W.	Remises	174
St. Amour et Cie	Locataires	310
Sainte-Anne, écluse, bureau du canal.	Dépenses imprévues et appointements	323
Sainte-Catherine do	do do do	322
do Cie de Tramways.	Locataire	306
do Cie de Pouvoir hydraulique.	do	306
do et Cie de Gaz du c. Welland	do	306
do et Cie de ch. de f. Niag. Cent.	do	306
Saint-Dennis, M. L.	Services supplémentaires	325
Saint-Jean, A.	Remises	175
Saint-Laurent, canaux du—*Voir* Table, page viii*a*.		
do et Cie de ch. de f. d'Ottawa.	Locataire	316
do Cie de Raffinerie de sucre.	do	314
Saint-Louis, J.	Appointements	323
Saint-Ours, écluse, bureau du canal.	Dépenses imprévues et appointements	323
Saint-Pierre, canal—*Voir* Table page ix.		
do do bureau du	Appointements	324
Swayze, Caleb	Locataire	308
Tait, George	do	312
Tait, G. et W.	do	312
Tanner, A. W.	do	320
Taylor, John	do	308
Thompson, A. D.	Remises	173
Comité temporaire de l'église Saint-André.	Locataire	316
Thérien, Charles	Remises	174

		PAGE.
Thérien, J. A.	Remise	174
Tipton, T. L. M.	Dépenses imprévues et appointements	322
Todd et Nicholson	Locataires	310
Péages, Canaux		166
Toronto, Cie manufacturière de papier	Locataire	310
Tower, Thomas	Locataire	306
Trempe, Onésime	do	312
Syndics d'écoles—*Voir* n° 4, Matilda	Locataires	308
Turcotte, P., succession de	Acheteur	320
Tuttle, Date et Rodden	Locataire	306
" Valleyfield Canning Co."	do	310
do Electric Light Co."	do	312
Vieau, S.	do	310
Navires, total du tonnage et de la nationalité des, classifiés		289
do do do	passant par les canaux	224
Wade, jeune	Remise	174
Walker, J. R.	Locataire	314
Wallace, George	do	308
Walsh, R. N.	do	310
Walthe et Cie, S.	do	308
Ward, J. K.	Remise	174
Ward, R.	Locataire	318
Warren-Scarf Asphalt Paving Co.	do	314
Wattie, James	do	310
Weatherly, S. J.	do	308
Webster, W. J.	do	318
Weir, J. P.	Services supplémentaire	325
Welland, revenu du canal	Remise	173–175
Welland, canal—*Voir* Index en tableaux, page viii*a*.		
do Chemin de fer	Locataire	308
Whealey, W. H.	do	318
White, A. C.	do	318
White, F. O.	do	308
White, J. G.	do	316
Whitman et Barns, Cie manufacturière	do	306
Williams, J. B., succession de	do	318
Williamson, T. D.	Remise	174
Wilson, Chas. E.	Locataire	310
Wilson, F. X.	Remise	175
Wilson, F. H.	do	174
Wilson, John H.	Locataire	312
Witton, H. B.	Dépenses imprévues et appointements	324
Wood, A.	Locataire	318
Wood, J. et C. H.	Locataires	310
Wood, W. D. et G. C.	do	310
Wood et Green	do	306
Young et Gould	do	312

SUPPLÉMENT DU RAPPORT DU MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.

STATISTIQUE

DES

CHEMINS DE FER DU CANADA

CAPITAL, TRAFIC, ET FRAIS D'EXPLOITATION

1889.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT.

OTTAWA :
IMPRIMÉ PAR BROWN CHAMBERLIN, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE.

1890.

CHEMIN DE FER DU GOUVERNEMENT CANADIEN.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET GÉRANT GÉNÉRAL, OTTAWA, 26 mars 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre la statistique des chemins de fer du Canada pour l'exercice terminé le 30 juin 1889. Avant d'examiner les chiffres de cette année, j'introduis un tableau—que je me propose de répéter dans la statistique de chaque année—indiquant le développement de la construction et du trafic des chemins de fer depuis l'ouverture de la première ligne en 1837, en autant que j'ai pu me procurer ces renseignements.

Année.	Milles.	Nombre de passagers transportés.	Tonnes de marchandises transportées.	Recettes.	Frais d'exploitation.
				$	$
1837	16				
1838	16				
1839	16				
1840	16				
1841	16				
1842	16	27,041	7,716	13,650	10,744
1843	16	22,379	7,786	11,850	8,916
1844	16	27,118	12,639	15,254	11,851
1845					
1846					
1847	59				
1848	59				
1849	59				
1850	71				
1851	93				
1852	212				
1853	423				
1854	657				
1855	855				
1856	1,296				
1857	1,428				
1858	1,654				
1859	1,997				
1860	2,087	1,922,227		6,839,409	
1861	2,087				
1862	2,110				
1863	2,110				
1864	2,145				
1865	2,145	2,704,711	2,074,187	11,281,945	7,426,691
1866	2,150	2,920,000	2,260,000	11,496,195	6,575,637
1867	2,258			11,468,277	
1868	2,269			12,116,716	
1869	2,497			12,798,303	
1870	2,497			13,451,289	
1871	2,497			14,485,648	
1872	2,508			15,436,018	
1873	2,638			17,139,876	
1874	2,642			16,286,898	
1875	4,826	5,190,416	5,670,836	19,470,510	15,773,532
1876	5,157	5,544,814	6,331,757	19,358,084	15,802,722
1877	5,574	6,073,233	6,859,796	18,742,053	15,290,091
1878	6,143	6,443,924	7,883,472	20,520,078	16,100,102
1879	6,484	6,523,816	8,348,810	19,925,066	16,188,282
1880	6,891	6,462,948	9,938,858	23,561,447	16,840,705
1881	7,260	6,943,671	12,065,323	27,987,509	20,121,418
1882	7,530	9,352,325	13,575,787	29,027,789	22,390,709
1883	8,726	9,579,948	13,266,255	33,244,586	24,691,667
1884	9,658	9,981,358	13,712,269	33,481,705	25,595,342
1885	10,149	9,672,599	14,659,271	32,227,469	24,015,351
1886	10,697	9,861,024	15,670,460	33,389,382	24,177,582
1887	11,691	10,698,638	16,356,335	38,841,609	27,624,683
1888	12,162	11,416,791	17,172,759	42,159,152	30,652,046
1889	12 628	12,151,105	17,928,626	42,149,615	31,038 045

Dans le but d'en faciliter la lecture, j'introduis ici le sommaire des tableaux ci-annexés :—

Milles de chemins de fer terminés (lisses posées).....	13,325
Longueur des voies de garage.....	1,576
Milles de lisses de fer.....	786
do d'acier.....	12,539
Capital versé (y compris les quatre items suivants).	$760,576,446
Bonis payés par le gouvernement.....	$138,429,306
Prêts faits do	21,201,314
Actions souscrites par le gouvernement.....	300,000
Subventions municipales.....	13,461,224
Milles de chemins de fer en exploitation.....	12,628
Recettes	$ 42,149,615
Frais d'exploitation.....	31,038,045
Profits nets.....	11,111,570
Voyageurs transportés.....	12,151,051
Tonnes de fret transporté.....	17,928,626
Milles parcourus par les trains.....	38,819,380
Voyageurs tués.....	37
Nombre d'élévateurs.....	28
Passages de niveau, gardés.....	122
do non gardés.....	7,913
Ponts au-dessus de la voie.....	368
Passages de niveau d'autres chemins de fer.....	159
Raccordements avec d'autres chemins de fer	235
do des embranchements.....	170
Locomotives, en propriété.....	1,718
do louées.....	43
Wagons-dortoirs et wagons-salons, en propriété.....	88
do do loués.....	17
Voitures de 1re classe, en propriété.....	763
do do louées.....	32
do 2e classe et d'immigrants, en propriété.	564
do do do louées.....	17
Wag. à bagage, wag.-poste et d'express, en propriété.	484
do do do loués.....	33
Wagons à bestiaux et wagons fermés, en propriété...	27,442
do do loués.....	3,583
Wagons-plateformes, en propriété.....	13,599
do loués.....	326
Wagons à houille et wagons à bascule, en propriété...	3,235
do do loués.....	

CAPITAL NOMINAL PAYÉ.

—	Total.	Par mille.
	$	$
Capital des actions ordinaires	236,689,181 27	17,734 67
do privilégiées	95,870,491 19	7,184 00
Dette garantie par obligations	251,675,225 58	18,858 94
Aide du gouvernement fédéral	135,894,303 79	10,183 08
do d'Ontario	5,947,007 52	445 63
do de Québec	9,986,667 41	748 37
do du Nouveau-Brunswick	4,230,636 00	316 99
do de la Nouvelle-Ecosse	1,853,495 87	138 89
do du Manitoba	1,981,000 00	148 45
do de la Colombie-Britannique	37,500 00	2 81
Aide des municipalités	13,461,224 43	1,008 48
Aide prise sur le capital provenant d'autres sources	2,949,713 43	221 03
Total	760,576,446 49	56,991 34

PRÊTS du gouvernement et des municipalités, bonis, etc., payés ou promis à des chemins de fer terminés, ou dont la construction est commenceée :—

Gouvernement fédéral	$141,704,278 33
do d'Ontario	5,947,007 52
do de Québec	12,380,275 02
do du Nouveau-Brunswick	4,512,165 00
do de la Nouvelle-Ecosse	2,091,195 87
do du Manitoba	2,477,250 00
do de la Colombie-Britannique	37,500 00
Municipalités de l'Ontario	10,209,541 78
do de Québec	4,208,274 00
do du Nouveau-Brunswick	316,500 00
do de la Nouvelle-Ecosse	250,000 00
do du Manitoba	595,600 00
do de la Colombie-Britannique	37,500 00
do des territoires du Nord-Ouest	35,000 00
Total	$184,802,087 52

ACCIDENTS FATALS.

—	Voyageurs tués.	Employés tués.	Autres tués.	Total tués.
Tomber des wagons ou des locomotives	3	24	3	30
En embarquant ou débarquant des trains en mouvem.	5	9	4	18
En préparant les trains	.....	5	.....	5
Attelant les wagons	.....	8	.....	8
Collisions et déraillements	25	16	.....	41
Frappant des ponts	1	1	.....	2
Marchant ou étant sur la voie	2	14	74	90
Autres causes	1	12	3	16
Total	37	89	84	210

CONCESSIONS DE TERRAINS aux chemins de fer construits ou en voie de construction.

Nom des chemins de fer.	Gouvernement.	Acres.	Acres vendus.	Montant réalisé.
				$
Canadien du Pacifique	Fédéral	25,000,000	10,294,582	20,831,441
Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba	do	1,350,400		
Esquimalt et Nanaïmo	.....	.....	.....	47,608
Grand-Nord	Québec	92,000		
Basses-Laurentilles	do	357,000		
Manitoba et Nord-Ouest	Fédéral	2,918,400	172,846	482,716
Houillère et de Navigation du Nord-Ouest	do	420,480	86,638	111,604
Ottawa et Vallée de la Gatineau	Québec	450,000		
Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan	Fédéral	140,800	128,000	121,600
Québec et Lac Saint-Jean	Québec	1,620,000	1,620,000	1,134,000
Comtés de l'Ouest	N.-Ecosse	150,000		
Montagne-de-Bois et Qu'Appelle	Fédéral	1,536,000		

Je regrette d'être obligé de dire de nouveau que tandis que les grandes lignes de chemin de fer fournissent leurs rapports avec une promptitude et une exactitude digne de louanges, les retards de la part de quelques-unes des plus petites lignes causent beaucoup de trouble et d'embarras. Quelques rapports, au nombre desquels je dois mentionner ceux des chemins de fer de Kingston à Pembroke et de Québec au Lac Saint-Jean, ne sont transmis que bien longtemps après l'époque fixée par la loi; et le Saint-Louis et Richibouctou, le Montréal et Lac Maskinongé, la Montagne de Bois et Qu'Appelle, et la Shore Line, n'ont pas encore, à l'époque où nous mettons sous presse, envoyé leurs rapports pour l'année 1889, bien qu'on leur ait demandé plusieurs fois de l'envoyer. Je me suis donc servi pour ces chemins de fer des rapports de l'année précédente, afin de donner un compte rendu aussi exact que le permettront les circonstances, de l'ensemble des intérêts des chemins de fer du Canada.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef et gérant général.

A. P. BRADLEY, écr, secrétaire,
Département des chemins de fer et canaux.

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer du Canada le 30 juin 1889.

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Albert	De la stat. de Salisbury, ch. de fer Intercolonial, à Hopewell et Albert, s. la baie Chignectou, et Harvey, N.-B.	47·75	
do affermé	Embranchement de Harvey, d'Albert à Harvey	3·00	
			50·75
Albert-Southern	Hopewell à Herring Cove, N.-B. (10·50 milles de voie posés)		17·00
Baie des Chaleurs	Métapédia à Paspébiac (60 milles de voie posés, le reste en construction)		100·00
Cie de chemin de fer et de navigation de la Baie de Quinté.	Deseronto, sur la baie de Quinté, lac Ontario, à la jonction de Deseronto, chemin de fer Grand-Tronc.		3·50
Brantford, Waterloo et Lac Erié.	Brantford, Ont., à Waterford, Ont., 16·70 milles (5 milles en construction)		
Bouctouche et Moncton	Moncton, sur l'Intercolonial, à Bouctouche, N.-B.		32·00
Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie	Brockville à Westport		45·00
Canada-Atlantique	Cité d'Ottawa à sa jonction avec le Grand-Tronc, à Lacolle ; tracé de là jusqu'à la frontière. Traverse le Saint-Laurent au Coteau sur un pont. Se relie au chemin de fer Grand-Tronc au Coteau et à Lacolle.		138·40
Canada Southern	Ligne-mère—De Windsor au Pont Suspendu	226·18	
	Emb. d'Amherstburg—Essex-Centre à Amherstburg	15·70	
	Emb. de Ste-Claire—Jonct. de Ste-Claire à Courtright	62·63	
	Emb. de Fort-Erié—De Fort-Erié à la jonc. de Well'd	17·50	
	Emb. d'Erié et Niagara—De Fort-Erié à Niagara	30·60	
	Emb. de Oil Springs—De Oil Springs à Oil City	5·50	
	Sarnia, Chatham et Erié—De Oil City à Petrolea	7·00	
	Leamington et Ste-Claire—Comber à Leamington	13·80	
			378 91
Pacifique Canadien : Possédé	Ligne-mère, Montréal à Vancouver	2,906·50	
(Ci-devant chemin de fer de la Rive Nord)	do Québec à la jonction de St-Martin	159·80	
	Embranchement, Grandes-Piles a Trois-Rivières	27·50	
	do Jonction de Joliette à St-Félix	16·80	
	do Berthier à Berthier	2·00	
	do Ste-Thérèse à St-Lin	15·00	
	do St-Eustache	8·00	
	do Jonction de St-Lin à St-Jérôme	11·00	
	do Stat. de Buckingham au vill. de Buckingham	4·20	
	do Hull à Aylmer	7·50	
	do Jonction de Carleton à Brockville	45·50	
	do Sudbury aux Mines de Cuivre	5·00	
	do au Sault Ste-Marie	182·50	
	do Jonction de Winnipeg à Emerson	64·80	
Y compris le ch. de fer de colonisa. du Manitoba et du S.-O.)	do Winnipeg à Deloraine	201·60	
	do Glenboro'	110·20	
	do Rosenfeld à Gretna	13·70	
	do Winnipeg à Selkirk-Ouest'	22·50	
	do Stonewall	18·10	
	do Vancouver à Coal Harbor	1·20	
	do New-Westminster à la jonction Nord-Ouest.	9·20	
	Total	3,832·60	
Lignes affermées	Atlantique et Nord-Ouest—Mile-End à la jonction de Mattawamkeag, (y compris les anciens chemins de fer International, Waterloo et Magog)	336·10	
	Saint-Laurent et Ottawa—		
	Ottawa à Prescott 51·80		
	Jonction de la Chaudière à Ottawa 4·70		
		56·50	
	Ontario et Québec—Montréal à la jonction de Toronto	339·00	
	A reporter	731·60	

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de er.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
	Report	731·60	
Pacifique Canadien—*Suite.* Lignes affermées	Credit Valley—		
	Jonction de Toronto à St-Thomas ... 116·10		
	Jonction de Streetsville à Melville ... 31·60		
	Cataract à Elora ... 27·50		
		175·20	
	Toronto, Grey et Bruce—		
	Toronto à Owen-Sound ... 116·60		
	Orangeville à Teeswater ... 67·10		
	Glenannan à Wingham ... 5·00		
		188·70	
	Ontario Ouest et du Pacifique—Woodstock à London	26·60	
	Jonction de Guelph—		
	Guelph, Ont., à la jonction de Guelph, sur le chemin de fer de Credit Valley, C.C.P	15·50	
	Jonction de Toronto à Strachan Avenue	3·20	
	Total de milles affermés	1,140·80	
	do possédés	3,832·60	
	do en exploitation		4,973·40
Chemins de fer de l'Etat :— Intercolonial	Ligne-mère—Halifax à Québec	678·00	
	Embranchement—Moncton à St-Jean	89·00	
	do Truro à Pictou	52·00	
	do Painsec à la Pointe-du-Chêne	11·00	
	do St-Charles à Lévis (*via* Chaudière)	25·00	
	do Jonction de Dalhousie à Dalhousie	7·00	
	do Richmond à Dartmouth	4·00	
	do Derby à Indiantown	14·00	
	do Stellarton à Pictou	14·00	
Prolongement-Est (ci-devant Halifax et Cap-Breton)			894·00
	New-Glasgow, sur le chemin de fer Intercolonial, à Mulgrave, sur le détroit de Canso		80·00
Cap-Breton	Pointe Tupper à Sydney et Sydney-Nord, C.-B		98·75
Oxford à New-Glasgow, section de la Grande Ligne Directe entre Montréal et l'Europe	Oxford, c. f. I., à Brown's Point, emb. de la v. de Pictou	67·60	
	Jonction de Pugwash à Pugwash	4·75	
			72·35
Ile du Prince-Edouard	Ligne-mère—Alberton à Georgetown	147·00	
	Embranchements—Mount Stewart à Souris	38·40	
	do Alberton à Tignish	13·10	
	do Ligne de comté au Cap Traverse	12·10	
	(Largeur de la voie, 3 pds. 6 pcs.)		210·60
Caraquet	De la jonction de Gloucester, chemin de fer Intercolonial, à 5 milles au sud de la station de Bathurst, en allant vers l'est le long de la Baie des Chaleurs, jusqu'à Shippegan Harbour, N.-B		68·00
Carillon et Grenville	Carillon à Grenville, P.Q., se reliant à chaque extrémité à la Compagnie de Navigation de l'Ottawa. (Largeur de la voie, 5 pieds 6 pouces)		13·00
Ontario-Central	De Picton, comté de Prince-Edouard, Ont., aux mines de fer de Coe-Hill, Wollaston, comté de Hastings ; se relie au Grand-Tronc à Trenton, au Midland, à 2 millés à l'ouest de Stirling, et à l'Ontario et Québec, dans le township de Rawdon		104·00
Chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick	De Norton Station, sur l'Intercolonial, à la Rivière au Saumon (38·36 milles de voie posée, le reste en construction)	44·66	
	De Hampton à Onaco (ci-devant Saint-Martin et Upham)	30·00	
			74·66

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distances. Milles.	Distances. Total.
Embranchement de Chatham....	De la ville de Chatham, N.-B., à la jonction de Chatham, sur le chemin de fer Intercolonial, et se reliant au chemin de fer Northern and Western.....	.....	11·00
Cobourg, Blairton et Marmora...	De la ville de Cobourg à Harwood.....	15·00	
	De Blairton au chemin de fer Canadien du Pacifique..	3·00	
			18·00
Vallée de la Cornwallis.....	De Kingsport, dans le bassin de Minas, N.-E., à Kentville, sur le ch. de fer Windsor et Annapolis, 14 milles (en construction).....	.....	.....
Cie de houille et de chemin de fer de Cumberland (ci-devant Spring-Hill et Parrsboro').....	De la jonction de Spring-Hill, chemin de fer Intercolonial, aux mines de Spring-Hill, N.-E., et Parrsboro', sur la baie de Fundy.....	.....	32·00
	Embranchement de Spring-Hill et Oxford, des mines de Spring-Hill au village d'Oxford, sur le ch. de fer d'Oxford à New-Glasgow, 14 milles (en construction).	.....	.....
Comté de Drummond.....	De Drummondville, P.Q., à Mitchell, se relie au C.C.P. à Drummondville.....	.....	13·00
Cie de Chaux du Canada.....	De la jonction de Dudswell, chemin de fer Québec-Central aux carrières de chaux.....	.....	4·80
Elgin, Petitcodiac et Havelock...	D'Elgin, comté d'Albert, N.-B., à la jonction de Petitcodiac, chemin de fer Intercolonial; de ce dernier endroit à Havelock, comté de King.....	.....	26·50
Erié et Huron.....	De Rondeau, lac Erié, Ont., à Wallaceburg, passant par la ville de Chatham, Ont.; se relie au chemin de fer du Sud du Canada et au Grand-Occidental...	.....	73·12
Esquimault et Nanaïmo.....	Russell's Station à Wellington Mines.....	.....	78·00
Frédéricton et Cie du pont du ch. de fer de Sainte-Marie..	Reliant le chemin de fer Frédéricton, à Frédéricton, au chemin de fer Northern and Western à Sainte-Marie.....	.....	1·33
Grand-Tronc—			
Division du Grand-Tronc.....	Ligne-mère—De Port-Edward à la Pointe-Lévis et Island Pond.....	727·25	
	Prol. de Sarnia—De Port-Edouard au Gr.-Occidental.	3·00	
	Embranchement—De Montréal aux quais.....	2·00	
	Embranchement de Trois-Rivières—D'Arthabaska à Doucet's Landing.....	35·25	
	Embranc. de Kingston—Ligne-mère jusqu'à Kington.	2·25	
	Embranchement de Galt et Waterloo—De Waterloo et Berlin à Galt.....	14·50	
	Embranchement de London—De Ste-Marie à London.	22·00	
	Embr. de Champlain—De St-Lambert à Rouse's-Point, de Montréal à Lachine, St-Isidore à la front. prov.	73·25	
	Union Jacques-Cartier—De Jacques-Cartier à la jonction du chemin de fer Canadien du Pacifique.....	6·50	
	Chemin de fer du Nord—		
	Ligne-mère—De Toronto à Gravenhurst.....	111·49	
	Embranch.—Allandale à Collingwood.....	31·76	
	do Collingwood à Meaford..	20·50	
	do Tramway Flos—Elmvale à Hillsdale..	8·28	
	Hamilton et Nord-Ouest—		
	Ligne-mère—De Port-Dover, sur le lac Erié, à Allandale, sur le lac Huron..	134·07	
	Embranchement—Beeton à Collingwood..	39·83	
Division du Grand-Occidental..	Ligne-mère—Des Chutes Niagara à Windsor.....	229·50	
	Embranc. de Toronto—D'Hamilton à Toronto.....	38·50	
	do Galt—D'Harrisburg à Guelph.....	28·98	
	do Brant do Brantford.....	8·00	
	do Sarnia—De Komoka à Sarnia....,.....	50·75	
	do Petrolea—Wyoming à Petrolea.....	4·75	
	Ligne auxiliaire—De Fort-Erié à Glencoe.....	145·50	
	A reporter.....	1,738·01	

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
	Report	1,738·01	
Grand-Tronc—*Suite.*			
Division du Grand-Occidental..	Emb. d'Allanburg—D'Allanburg à la jonct. de Clifton.	8·32	
	Welland—De Port-Colborne à Port-Dalhousie, Ont...	25·00	
Affermés et en exploitation....	Wellington, Grey et Bruce—De Guelph à Southampton et Palmerston à Kincardine	168·35	
	London et Port-Stanley—De London à Port-Stanley..	23·66	
	London, Huron et Bruce—De Hyde-Park à la jonction Wingham	68·89	
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell—Brantford à la jonction de Tilsonburg	34·75	
	NOTE.—Le chemin de fer de la Baie Georgienne et du Lac Erié comprend les anciens chemins de fer de la Baie Georgienne et Wellington, et Port-Dover et Lac Huron. et Stratford et Huron.		
	Buffalo et lac Huron—De Goderich à Fort-Erié	162·00	
	Baie Georgienne et Lac Erié—De Port-Dover à Wiarton	172·75	
	Norfolk-Sud—De Simcoe à Port-Rowan	17·00	
	Jonction de Montréal et Champlain—De Brosseau à Dundee, et de Saint-Martin à Valleyfield	81·25	
	Jonction du Nord et du Pacifique (du ch. de fer du Nord à Gravenhurst jusq. sa jonct. avec le ch. de fer Canadien du Pacifique à la Riv. de la Vase, lac Nipissingue)	111·37	
	Simcoe-Nord—De Colwell à Penetanguishene	33·34	
Affermés—Division de Midland.	Midland—De Port-Hope à Peterboro' et Midland, sur la Baie Georgienne..	161·81	
	Toronto et Nipissingue (y compris l'ancien chemin de fer de la jonction de Simcoe)	111·50	
	Grande-Jonction—De Belleville à Hastings-Nord et Peterboro'	87·75	
	Whitby et Haliburton (y compris les anciens chemins de fer Victoria et Whitby, Port-Perry et Lindsay)..	99·75	
	De la jonction de Madoc à Bridgewater	8·50	
			3114·00
Grand-Oriental	De Dundas, comté d'Huntington, Qué., à Lévis, Qué. (en construction, 60 milles)	220·00	
	Embranchement de Saint-Lambert à Rouse's Point (6·12 milles de voie sont posés)	36·00	
			256·00
Grand-Northern	A partir de St-André, sur la riv. Ottawa, jusqu'à Québec; 8 milles construits de St-Jérôme à New-Glasgow	.....	170·00
Grand Central du Nord-Ouest....	De Brandon, *via* Battleford, aux Montagnes Rocheuses (50 milles en construction)		
Irondale, Bancroft et Ottawa.....	D'Orillia, Ont., à Ottawa (tracé de Mackinmount à Bancroft, 50 milles). Se reliera au Grand-Tronc et au Northern à Orillia. Aussi au chemin de fer Kingston et Pembroke, et au chemin de fer C.P. à Ottawa. 10 milles de voie posés)	.....	225·00
Joggins	De Maccan-Station, Intercolonial, à Prospect-Mine...	.....	13·00
Kent Northern	Richibouctou, N.-B., au chemin de fer Intercoloniai..	.....	27·00
Kingston et Pembroke	Ligne-mère—Kingston à Pembroke	103·00	
	Emb. de Glendon—Bedford à Zanesville	4·00	
	do Jusqu'au mines de Robertsville...	1·00	
	do Jusq. moulin de Doran, aux usines de charb. de bois, moulin McLaren, mine de Bethuen, moul. Lavant, moul. de Clyde Fork et moul. Francis.	4·00	
			112·00
	(Ce ch. de fer se relie au Grand-Tronc, à Kingston, au ch. de fer C. du Pac., au lac Sharbot et Renfrew)...		
L'Assomption	De la Stat. de L'Epiphanie, C.C.P., à L'Assomption..	.....	3·50
Lac Erié, Essex et Rivière Détroit	De Walkerville, Ont., sur le G.T., à Leamington, sur le chemin de fer Canada Southern	.....	38·00
Chemin de fer de Colonisation du Lac Témiskamingue	De Mattawa à la tête du lac Kippewa	.....	15·2

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Basses - Laurentides (ci - devant Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay	De Saint-Tite, sur le chemin de fer du Pacifique, à la Rivière à Pierre, sur le chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean (22 milles de voie posés)	.....	42·75
Manitoba et Nord-Ouest	Du Portage-la-Prairie à Langenburg	180·57	
	Embranchement de la Rivière aux Coquilles	11·45	
	Affermé—Saskatchewan et Western—De Minnedosa à Rapid City (en construction de Langenburg à Saltcoats, 25·32 milles)	15·47	
			207·49
Vallée du Massawippi	De Lennoxville à la frontière du Vermont, où il se relie aux chemins de fer des Rivières Connecticut et Passumpsic. Il se relie aussi aux chemins de fer Grand-Tronc et P. C. à Lennoxville	32·00	
	Embranch.—De la jonction de Stanstead à Stanstead.	2·00	
			34 00
Montréal et Sorel	De sa jonction avec le Grand-Tronc à Saint-Lambert à Armstrong, sur la riv. Richelieu, vis-à-vis Sorel	.....	44·67
Montréal et Lac Maskinongé	De Saint-Félix à Saint-Gabriel de Brandon, Québec	.....	12·75
Montréal et Jonction du Vermont	De sa jonction avec le ch. de fer Stanstead, Shefford et Chambly, à 2½ milles à l'est de Saint-Jean P. Q., à son raccordement avec le chemin de fer Vermont et Canada à la frontière du Vermont. Il se relie aussi à Stanbridge avec le chemin de fer de Jonction du lac Champlain et du Saint-Laurent	.....	23·60
Napanee, Tamworth et Québec	De sa jonction avec le Grand-Tronc à la ville de Napanee, Ont., au village de Tamworth	.....	28 50
Nouveau-Brunswick	De Gibson (vis-à-vis Frédéricton, sur la rivière Saint-Jean, N. B.) à Edmundston	164·00	
	Embranch.—De la jonction de Newbury à Woodstock	6·00	
	do Aroostock à la frontière du Maine	4·00	
			174·00
	Lignes affermées—		
	Nouveau-Brunswick et Canada—Woodstock à Saint-Stephen et Saint-André	127·00	
	Saint-Jean et Maine—Carleton à Sainte-Croix et Vanceboro'	92·00	
	Frédéricton—De la jonction de Frédéricton à la cité de Frédéricton	22·50	
			241·50
Nouveau - Brunswick et Ile du Prince-Edouard	De la station de Sackville, chemin de fer Intercolonial, au Cap Tourmentin	.....	36·00
Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick	De Gibson (vis-à-vis la cité de Frédéricton) à la jonction de Chatham—Chemin de fer Intercolonial	107·00	
	Blackville à Indiantown	9·00	
			116·00
	(Se relie aussi avec le chemin de fer du Nouveau-Brunswick à Gibson.)		
Houille et Navigation du Nord-Ouest	De la jonction du ch. de fer du P. C. à Dunmore, 651 milles à l'ouest de Winnipeg, dans une direction ouest jusqu'à la mine de houille à Lethbridge, dans le district d'Alberta, largeur de voie 3 pieds	.....	109·50
Pacifique-Nord et Manitoba	De Winnipeg à la frontière internationale	65·30	
	De la jonction du Portage à Portage-la-Prairie	52·50	
	De Morris à Brandon	145·50	
	(112 milles de voie posés).		263·30
Nosbonsing et Nipissingue	De Nosbonsing, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, au lac Nipissingue	.....	5·50
Central. Nouvelle-Ecosse	De Middleton, sur le ch. de fer Windsor et Annapolis, à la ville de Lunenburg, sur la côte de l'Atlantique, N.-E.—34 milles de voie posés	.....	75·00

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Ottawa et Vallée de la Gatineau.	De la station du Pacifique Canadien à Hull, Québec, à Wakefield..... (3 milles de nivelés.)	.....	19·50
Pontiac et Renfrew.....	De la stat. de Wyman, sur le ch. de f de jonct. de Pontiac du Paci. aux mines de Bristol, Cté de Pont., Q.	.....	4·25
Jonction de Pontiac du Pacifique.	De sa jonction avec le chemin de fer Canadien du Pacifique à Aylmer, Qué., à Pembroke, Ont..... (Les lisses ne sont posées que s. 71 m. à p. d'Aylmer.).	.....	85·00
Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan....	Du ch. de fer Canadien du Pacifique à Régina, en allant vers le nord-ouest jusqu'au Lac Long.....	.....	23·00
Québec et Lac Saint-Jean	De Québec au Lac Saint-Jean.....	190·00	
	De Chambord à Chicoutimi.....	5·00	
			195·00
	De sa jonction avec le ch. de fer de la Rive-Nord, 4 milles de Québec, à Roberval, Lac Saint-Jean, 195 milles terminés, 177 milles en exploitation.....		
	Embranchements non construits—		
	De Saint-Gabriel à la Rivière aux Pins	10·00	
	De Lac Edouard à La Tuque..	30·00	
	Du Lac Saint-Jean à Chicoutimi..	70·00	
			110·00
Québec-Central	Ligne-mère—De Sherbrooke à la jonction d'Harlaka, ch. de fer Intercolonial, 5 milles de Lévis, Qué.....	138·00	
	Emb. Chaudière—Jonct. de la Beauce à St-François..	15·00	
	Emb. Angus—D'Angus-Est aux fabriques d'Angus ..	1·00	
			154·00
	(Aussi 40 milles en voie de construction.) (Se relie au Grand-Tronc, au Passumpsic et au Pacifique Canadien à Sherbrooke.)		
Québec, Montmorency et Charlevoix	De Hedleyville, paroisse de St-Roch, Qué, à Ste-Anne	.....	21·00
Stanstead, Shefford et Chambly..	De sa jonct. avec le ch. de fer de jonct. de Montréal et du Vermont, près St-Jean, Qué., à l'est vers Waterloo. (Se relie au ch. de fer du Sud-Est et à celui de la jonction de Champlain et du Saint-Laurent.)	.....	43·00
Ligne de la Rive (*Shore Line*) (ci-devant Grand Sud)....	De Saint-Jean à Saint-Stephen, N.-B.....	.....	82·50
Vallée de Stewiacke et Lansdowne	Du Garage Graham, chemin de fer Intercolonial, à la Stewiacke sup., et de là à Lansdowne (12 milles en construction)	.....	37·00
Sud-Est....	Ligne-mère—De Farnham-Ouest à la frontière..... ..	44·00	
	Division Nord—De la jonction de Sutton à Sorel	96·00	
	Embranchement—Drummondville à L'Avenir.....	12·00	
	Lignes affermées—		
	Montréal, Portland et Boston—Longueuil et Saint-Lambert à Farnham.....	36·00	
	Embranchement—Marieville à Saint-Césaire.....	9·00	
	Jonction du Lac Champlain et Saint-Laurent—Stanbridge à Saint-Guillaume.....	63·00	
			260·00
	(Se relie aux ch. de fer Connecticut et Passumpsic Grand-Tronc, et Stanstead, Shefford et Chambly).		
Sainte-Catherine et Niagara Central	De Sainte-Catherine, Ont., aux Chutes Niagara.....	.....	12·35
Prolongement de chemin de fer et pont de Saint-Jean.....	Se trouve dans les limites de la cité de Portland, N.-B., et relie l'Intercolonial aux chemins de fer du Nouveau-Brunswick	.....	1·75
Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup....	De Frédéricton, N.-B., à Woodstock, N.-B. (3 milles nivelés).....	.....	.....

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Fin.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
St-Louis, Richibouctou et Bouctouche	Richibouctou à Bouctouche—(Terminé de Richibouctou à Saint-Louis, 7 milles)	.....	.....
Mille-Iles	Gananoque à la stat. de Gananoque, ch. de fer G.-T.	.....	3·15
Témiscouata	De la Rivière-du-Loup, Que., sur l'Intercolonial, à Edmundston, N.-B., sur le chemin de fer du N.-B.	.....	81·20
Comtés de l'Ouest	De Yarmouth à Digby, N.-B.	.....	67·00
Windsor et Annapolis	De Windsor à Annapolis, N.-E.	84·00	
Affermé	Embranch. de Windsor—De Windsor à la jonction de Windsor, ch. de fer Intercolon., 14 milles d'Halifax.	32·00	116·00
Montagne-de-Bois et Qu'Appelle	Du chemin de fer Canadien du Pacifique, près de la station de Qu'Appelle, au Fort-Qu'Appelle ; de là vers le nord-ouest (17 milles en construction)	.....	110·00
Winnipeg et Baie-d'Hudson	De Winnipeg à Port-Nelson, sur la Baie-d'Hudson. (40 milles construits, de Winnipeg à Saint-Laurent, sur le lac Manitoba.)	.....	650·00

No 1.--Tableau sommaire du capital pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Numéro	Nom du chemin de fer	Longueur de la ligne: Complétée (Lettres après chiffres)	Longueur de la ligne: En construction	Capital actions ordinaires: Autorisé	Capital actions ordinaires: Souscrit	Capital actions ordinaires: Versé	Capital actions privilégiés: Autorisé	Capital actions privilégiés: Souscrit	Capital actions privilégiés: Versé	Dette foncière: Autorisé	Dette foncière: Versé	Dette foncière: Taux d'intérêt	Aide du gouvernement: Nom du gouvernement	Aide du gouvernement: Prêt	Aide du gouvernement: Bons	Aide du gouvernement: Souscription d'actions ou bons	Aide du gouvernement: Versé	Aide des municipalités: Prêt	Aide des municipalités: Bons	Aide des municipalités: Souscription d'actions ou bons	Aide des municipalités: Versé	Capital d'autres sources: Souscrit	Capital d'autres sources: Versé	Capital total: Souscrit	Capital total: Versé	Dette flottante: Montant	Dette flottante: Taux d'intérêt	Prix de revient de la voie et du matériel roulant	Numéro	Observations
		Milles.	Milles.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	par cent.		cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	p. c.	$ cts.		
1	Albert	47 75	50 75	1,000,000 00	659,500 00	659,500 00				600,000 00	593,373 33	6	Canada N.-Brunswick	$ 24,057 13 455,000 00	15,000 00	469,045 15		484,381 01		70,000 00		70,000 00			1,214,665 00	1,813,454 34	10,478 36		1,784,073 33	1	
	Embranchement d'Harvey	3 00		60,000 00	49,500 00	32,500 00							Canada N.-Brunswick	9,600 00 9,000 00		18,600 00		14,554 00							68,100 00	47,054 00			30,110 97		
2	Albert-Southern		10 50	6 50	150,000 00	150,000 00	34,420 00						Canada N.-Brunswick	51,200 00 52,500 00		103,700 00		56,000 00							238,700 00	130,420 00			76,000 00	2	
3	Baie des Chaleurs		60 00	40 00	3,000,000 00	300,000 00	30,000 00						Canada Québec	620,000 00 700,000 00		1,320,000 00		696,151 00							1,620,000 00	726,151 00				3	
4	Cie de ch. de fer et de navigation de la Baie du Quinté		3 50		500,000 00	100,000 00	75,000 00																		165,000 00	90,500 00			75,488 70	4	
5	Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie		45 00		1,125,000 00	60,000 00	60,000 00			1,125,000 00															368,000 00	221,000 00			638,210 00	5	
6	Brantford, Waterloo et Lac Erie			5 00	250,000 00	106,700 00	16,700 00			500,000 00	1,300 00														234,300 00	21,400 00	50,680 42	7	81,989 85	6	
7	Bonaventure et Moncton		32 00		250,000 00	250,000 00	250,000 00			310,000 00	310,000 00	6	Canada N.-Brunswick	$102,400 00 96,000 00		198,400 00		155,554 00							418,400 00	715,554 00				7	
8	Canada-Atlantique		148 40		2,000,000 00	2,000,000 00	2,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00	450,000 00			Canada Ontario	314,400 00 270,000 00		584,400 00		372,355 00							3,404,000 00	3,372,355 00				8	
9	Canada-Southern	365 11	378 91		15,000,000 00	15,000,000 00	15,000,000 00			20,000,000 00	19,023,600 59	5	Ontario			147,858 65		147,858 65		322,500 00		322,500 00			15,470,358 65	34,493,958 24				9	
	Leamington et Sainte-Claire	13 80											Canada			51,200 00		51,200 00		33,000 00		33,000 00			84,200 00	84,200 00					
10	Chemins de fer du Canada.		891 00										Canada			13,542,987 33		46,542,987 33							46,542,987 33	46,542,987 33			46,542,987 33	10	
	Intercolonial		80 00										Canada N. Ecosse	81,318,731 49 643,545 00		1,962,276 49		1,962,276 49							1,962,276 49	1,962,276 49			1,962,276 49		
	Prolongement Est		216 50										Canada do			3,741,780 89 1,849,228 99		3,741,780 89 1,849,228 99							3,741,780 89 1,849,228 99	3,741,780 89 1,849,228 99			3,741,780 89 1,849,228 99		
	Ile du Prince-Edouard		98 75										do			1,281,254 97		1,281,254 97							1,281,254 97	1,281,254 97			1,281,254 97		
	Cap-Breton		72 25																												
	Oxford et New-Glasgow																														
11	Canadien du Pacifique	3,115 30	1,973 40		65,000,000 00	65,000,000 00	65,000,000 00				60,977,333 33	5 & 3½	Canada Ontario Colombie-B.	$56,697,963 71 1,479,000 00 37,500 00		58,214,463 71		58,214,463 71		407,500 00	42,500 00	450,000 00			123,664,463 71	193,641,797 04			193,641,797 04	11	
	Montréal à Ottawa (div. de ch. de fer Q.M.O. et O.)												Canada Québec	1,400,000 00 1,903,956 00	1,176,956 00	2,167,000 00		3,343,956 00	2,434,000 00	25,000 00		736,644 62			5,892,956 00	4,140,600 62			7,500,000 00		
	Atlantique et Nord-Ouest	336 10			1,000,000 00	2,292,550 00	2,288,550 00			6,472,966 00	6,472,966 00	5	Canada Québec	156,800 00 711,122 92		867,922 02		679,924 52			325,000 00	263,500 00			3,485,472 02	9,719,640 52					Subvention du gouvernement et des municipalités originairement payée à l'International et au chemin de fer de Waterloo et Magog, faisant maintenant partie du chemin de fer de l'Atlantique et du Nord-Ouest. *Voir* Tableau n° 10.
	Rive-Nord	296 10			1,000,000 00	1,000,000 00	500,000 00			5,223,000 00	1,593,533 60	5	Canada Québec	954,000 00 2,546,000 00	2,546,000 00	954,000 00		3,500,000 00							1,500,000 00	5,593,533 60					
	Saint-Laurent et Ottawa	56			2,710,090 00	789,909 20	789,909 20			973,334 00	973,334 00	4							300,000 00		90,000 00	390,000 00			1,179,909 00	2,153,243 20					
	Toronto, Grey et Bruce	188 70			1,000,000 00	813,800 00	785,400 00			3,500,000 00	3,500,000 00	4	Canada Ontario	$ 17,312 00 375,282 00		392,594 00		392,594 00		988,000 00		988,000 00 904,561 44	322,583 30	322,583 30	2,510,977 30	5,970,228 74					
	Ontario et Québec	330 00			2,000,000 00	2,000,000 00	2,000,000 00				19,502,501 00	5								50,000 00		50,000 00			2,050,000 00	21,552,501 00					
	Credit Valley	175 20			500,000 00	21,000 00	21,000 00						Ontario Canada			531,000 00 246,000 00		531,000 00 246,000 00		1,085,000 00		1,085,000 00			1,616,000 00 277,000 00	1,616,000 00 81,500 00					
	Pacifique d'Ontario-Ouest	26 60			1,000,000 00	700,000 00	700,000 00			3,741,000 00	2,541,000 00	5	Manitoba			900,000 00		900,000 00							1,600,000 00	4,144,000 00					* Inclus dans Ontario et Québec.
	Colonisation Sud-Ouest du Manitoba	211 20			20,000 00	10,000 00	1,000 00						Canada			46,000 00		46,000 00	155,000 00		20,000 00	175,000 00			201,200 00	222,000 00			13,726 68		
	Jonction de Guelph	15 50																													
	Jonction de Toronto à Strachan Avenue	3 20																													
12	Carapuet		68 00		950,000 00	950,000 00	950,000 00																		1,334,000 00	1,834,000 00				12	
13	Carillon et Grenville		13 00		200,000 00	100,000 00	100,000 00																		100,000 00	100,000 00				13	
14	Ontario Central		161 00		150,000 00	150,000 00	150,000 00	500,000 00	300,000 00	300,000 00	2,200,000 00	6	Ontario Canada	$211,512 54		126,500 00		126,500 00							570,000 00	970,000 00	4,500 00		1,507,391 17	14	
15	Nouveau Brunswick Central		68 00	6 00	900,000 00	900,000 00	81,000 00				900,000 00	3	N.-Brunswick Canada N. Brunswick	277,665 00 24,439 84 32,000 00		189,177 54		312,177 54							1,219,512 54	753,177 54			270,956 00	15	Subventions du gouvernement originairement payée au chemin de fer de Saint-Martin et Upham, faisant maintenant partie du chemin de fer Central du Nouveau-Brunswick. *Voir* Tableau n° 10.
16	Embranchement de Chatham		11 00													56,439 84		56,439 84					269,000 00	269,000 00	265,439 84	265,439 84			241,000 00	16	
17	Coleburg, Blairton et Marmora							600,000 00	600,000 00	600,000 00	600,000 00	8	Ontario Canada		26,000 00	18,740 00 14,800 00		14,740 00		113,500 00		113,500 00			758,240 00	1,158,240 00				17	
18	Vallée de Cornwallis			14 00	50,000 00	20,000 00	9,000 00																		64,800 00	9,000 00				18	
19	Cie des chemins de fer et des houilles de Cumberland		32 00	14 00	1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00						Canada N.-Ecosse	$ 14,800 00 189,030 93		233,830 93		144,230 93							1,233,830 93	1,144,230 93			850,997 22	19	
20	Cie de chemins du Canada		4 80		100,000 00	100,000 00	100,000 00						Canada Québec			22,400 00		15,360 00							122,400 00	115,360 00			43,700 00	20	
21	Comté de Drummond		14 50		100,000 00	70,000 00	10,000 00						Canada Québec	$110,400 00 156,000 00		266,400 00		78,792 00		15,000 00					351,400 00	118,792 00	65,151 76	7	183,943 76	21	
22	Elgin, Petitcodiac et Havelock		27 75		200,000 00	165,250 00	165,250 00			260,000 00	260,000 00	6	Canada N. Brunswick	$82,652 00 107,500 00		190,152 82		190,152 82		13,000 00		13,000 00			368,402 82	628,402 82				22	
23	Erie et Huron		73 12		110,000 00	105,500 00	105,500 00				740,000 00	5	Canada Ontario	96,000 00 83,000 00		179,000 00		179,000 00		257,500 00		257,500 00			542,000 00	1,282,000 00	10,174 00		1,232,174 00	23	
24	Esquimalt et Nanaimo		78 00		3,000,000 00	1,500,000 00	1,200,000 00						Canada			750,000 00		750,000 00						984,448 41	984,448 41	3,234,448 41	2,934,448 41			2,934,448 41	24	
25	Fredericton et Cie de ch. de fer du Pont Sainte-Marie		1 35		100,000 00	200,000 00	20,000 00			300,000 00	50,000 00	6	do	300,000 00	30,000 00	330,000 00		330,000 00							530,000 00	400,000 00	12,833 45		400,000 00	25	
26	Grand Tronc	879 59	3,114 00		104,012,000 10	104,013,288 66	20,913,288 66	80,245,202 10	80,244,138 19	80,244,138 19	55,097,384 26	4, 5 & 6	do	15,142,633 33				15,142,633 33							294,300,120 18	229,967,504 44				26	
	Buffalo et Lac Huron	162 00							2,555,657 00	2,555,657 00	3,715,982 20									966,000 00		966,000 00			3,521,657 00	7,257,639 20					
	Baie Georgienne et Lac Erie	172 75			183,250 00	183,250 00					1,056,066 67		Canada Ontario	$ 48,000 00 336,000 00		384,000 00		336,000 00		920,000 00		920,000 00			1,796,250 00	2,804,316 67					
	South Norfolk	17 00			200,000 00	20,000 00	20,000 00			170,000 00	170,000 00	5	Canada			54,400 00		54,400 00		65,000 00		65,000 00			139,400 00	309,400 00			219,000 00		
	Montréal et Jonction de Champlain	81 25				250,000 00	250,000 00				520,733 33		Canada Québec	$193,600 00 328,895 00		528,495 00		166,615 00		21,174 00		21,174 00			708,669 00	1,258,552 33					
	Grand Occidental	597 72									16,338,762 67	5 & 4½														16,338,762 67					
	London et Port Stanley	18 89			441,500 00	111,500 00					480,311 00														441,500 00	1,121,811 00					
	Wellington, Grey et Bruce	168 00			221,200 00	221,200 00					779,153 33		Ontario			241,276 00		241,276 00		682,000 00		682,000 00			1,144,476 00	1,923,629 41					
	London, Huron et Bruce	68 89			22,210 00	22,210 00					912,646 00		do			178,630 08		178,630 08		311,500 00		311,500 00			512,340 00	1,424,386 08			397,674,259 02		
	Brantford, Norfolk et Port Burwell	34 73			30,000 00	30,000 00																			30,000 00	30,000 00					
	Midland	165 75			4,381,311 84	4,381,311 84					7,719,193 33		Ontario do			168,350 20 158,212 00		168,350 20 158,212 00		144,870 85 488,500 00		144,870 85 476,702 59			4,694,592 89 646,712 00	12,443,726 22 634,914 59					
	Toronto et Nipissing	111 50											Canada Ontario	$ 22,400 00 182,500 00		204,900 00		203,388 00		213,000 00	50,000 00	263,000 00			467,900 00	466,388 00					
	Grande Jonction	85 40											Ontario do			94,957 59 312,900 00		94,957 59 312,900 00		222,604 93 186,000 00		222,604 93 186,000 00			317,052 52 498,900 00	317,052 52 498,900 00					
	Whitby, Port Perry et Lindsay	46 50											do			196,188 00		196,188 00		241,980 00	390,000 00	631,980 00			828,168 00	6,182,991 33					
	Victoria (Lindsay à Haliburton)	53 25									5,654,823 33	4, 5 & 6	Canada			1,320,000 00		1,294,100 00							1,344,000 00	1,307,100 00					
	Nord	203 37											Ontario			565,020 00		565,020 00		675,596 00	100,000 00	775,596 00			1,340,616 00	3,461,069 33					
	Nord et Jonction du Pacifique	111 37			200,000 00	23,600 00	23,600 00						Canada			20,000 00									220,000 00	20,000 00					
	Hamilton et Nord-Ouest	193 00									2,110,453 33	6	Canada Québec	$182,000 00 156,000 00		348,000 00		44,200 00		20,000 00					1,498,000 00	1,194,200 00				27	
	Jonction de Madoc à Bridgewater	8 00											Canada			89,600 00		25,088 00		6,000 00		6,000 00			273,600 00	191,088 00			160,000 00	28	
	Union Jacques-Cartier	6 50				200,000 00	20,000 00																		500,000 00	146,525 00				29	
27	Grand Est		6 50	60 00	1,150,000 00	1,150,000 00	1,150,000 00						Canada Québec	$156,800 00 46,920 00		203,720 00		63,900 00					369,878 05	369,878 05	1,013,598 05	423,778 05				30	
28	Grand-Nord		7 84			178,000 00	160,000 00																		215,000 00	67,600 00				31	
29	Grand Nord-Ouest et Central			50 00	2,000,000 00	500,000 00	146,825 00																		456,800 00	321,638 00				32	
30	Hereford		35 35	13 00	500,000 00	500,000 00	50,000 00			725,250 00			Canada Québec	$ 58,400 00 38,400 00		96,800 00		54,638 00							273,334 87	193,334 87	60,000 00		275,000 00	33	
31	Irondale, Bancroft et Ottawa		10 00	10 00	9,000,000 00	55,000 00	52,600 00			3,375,000 00			Canada N.-Brunswick	58,334 87 135,000 00		193,334 87		193,334 87							504,493 00	5,198,813 00	5,984,613 00		4,052,174 00	34	
32	Joggins		13 00		350,000 00	350,000 00	270,000 00			170,000 00			Canada Ontario	48,000 00 456,493 00		504,493 00		504,493 00		491,000 00	18,320 00	491,000 00 18,320 00			563,100 00	171,600 00	387,066 98	6	400,625 43	35	
33	Kent-Northern		27 00		100,000 00	80,000 00							Canada Canada Québec	$113,200 00 113,200 00 11,200 00 7,450 00		106,500 00 26,400 00		15,000 00		45,000 00		45,000 00			276,400 00	36,900 00	48,352 21	7		36	
34	Kingston et Pembroke		112 75		5,000,000 00	4,485,000 00	1,108,800 00				2,160,000 00	6	Canada Québec			18,550 00		14,875 00							37,550 00	24,875 00				37	
35	Lac Erie, Essex et Rivière Detroit		38 00		1,000,000 00	200,000 00	20,000 00						Canada Ontario	217,400 00		92,813 00									717,400 00	142,813 00	176,000 00		440,000 00	38	
36	Cie de ch. de fer de Colonisation du lac Temiscamingue		15 20		100,000 00	50,000 00	12,000 00						Manitoba do		739,000 00 50,000 00	739,000 00 50,000 00		215,600 00 10,000 00		215,600 00 10,000 00		215,600 00 10,000 00			13,369,600 00 370,000 00	9,943,000 00 350,000 00			3,249,337 83	39	
37	L'Assomption		3 00			10,000 00	10,000 00						Canada Canada Québec	$80,000 00 $334,270 00 350,000 00		80,000 00					65,000 00	65,000 00			480,000 00 811,270 00	800,000 00 5,000 00	50,000 00		800,000 00	40	
38	Basses Laurentides		22 00		1,000,000 00	500,000 00	50,000 00						Canada Québec			711,270 00														41	
39	Manitoba et Nord-Ouest	217 24	282 71		12,000,000 00	12,000,000 00	5,412,500 00		415,000 00	415,000 00	3,169,300 00	5 & 6	Canada Québec			72,000 00 19,700 00		69,022 00 19,700 00		14,100 00					836,100 00 53,000 00	1,104,714 40 21,900 00			1,520,000 00	42	Rapport de 1888.
	Saskatchewan et Ouest	157 41				222,500 00	222,500 00		77,500 00	77,500 00	181,000 00		Canada Nouveau Brunswick			204,100 00		89,100 00		82,500 00		82,500 00	5,190 43	5,190 43	386,800 43	642,090 43				43	Pas de rapport du capital. Affermé au chemin de fer du Vermont Central.
40	Vallée de la Massawippi		34 00		800,000 00	335,000 00	335,000 00			400,000 00	400,000 00	6	Canada			76,000 00		76,000 00		23,000 00		23,000 00	432,838 24	432,838 24	3,531,838 24	7,643,850 24	344,249 94	7	4,073,011 95	44	
41	Montréal et Western			30 00	10,000,000 00	100,000 00	5,000 00						do do			575,000 00 880,000 00	300,000 00	575,000 00 1,180,000 00		47,500 00 60,000 00	60,000 00	47,500 00 60,000 00			2,410,500 00 3,894,133 41	2,500,500 00 4,110,817 44			3,346,000 00 2,698,500 00	45	Coût au portage d'obligations lors de la forclusion, 1878.
42	Montréal et Sorel		44 67		750,000 00	750,000 00	750,000 00			730,000 00	284,822 00	6	do			230,000 00		230,000 00		80,000 00		80,000 00			810,000 00	728,200 00			728,200 00	46	
43	Monts d'or et Lac Maskinongé		10 00		100,000 00	22,000 00	2,200 00						Canada Québec	$118,100 00 320,000 00		221,400 00									439,250 00	434,200 00				47	
44	Monts d'or et Jonction du Vermont		25 00										Canada N.-Brunswick			633,100 00	20,000 00								1,161,500 00	1,133,100 00				48	
45	Napanee, Tamworth et Québec		28 50	27 00	750,000 00	44,500 00	44,500 00			1,000,000 00	120,000 00	5 & 5½	Canada			82,500 00		82,500 00							1,532,250 00	2,566,000 00			1,743,924 92	49	
46	Nouveau Brunswick	174 00	115 50		3,500,000 00	3,000,000 00	3,000,000 00			4,430,549 67	4,112,011 88	5 & 6	Nouveau Brunswick			76,000 00		23,000 00		23,000 00		23,000 00			730,000 00	1,787,050 00			1,134,239 81	50	
	Nouveau Brunswick et Canada	127 00			2,288,000 00	1,178,000 00	1,178,000 00	610,000 00	610,000 00	610,000 00	170,000 00	6	do			575,000 00		575,000 00		47,500 00		47,500 00			2,410,500 00	2,500,500 00				51	
	Saint-Jean et Maine	72 00			2,676,666 66	2,674,153 14	2,654,153 14			210,333 33	210,664 00	5	do			880,000 00	300,000 00	1,180,000 00		60,000 00	60,000 00	60,000 00			3,894,133 41	4,110,817 44			2,698,500 00	52	
	Fredericton	22 50			500,000 00	500,000 00	318,200 00			200,000 00	160,000 00	6	do			230,000 00		230,000 00		80,000 00		80,000 00			810,000 00	728,200 00			728,200 00	53	
47	Nouveau-Brunswick et Prince Edouard		36 00		500,000 00	212,850 00	212,850 00						Canada N. Brunswick	$118,100 00 108,000 00		226,100 00		221,400 00							439,250 00	434,200 00				54	
48	Nord et Ouest du Nouveau Brunswick		116 00		1,000,000 00	500,000 00	500,000 00						Canada N.-Brunswick	$320,000 00 321,500 00		641,500 00		633,100 00	20,000 00						1,161,500 00	1,133,100 00				55	
49	Pacifique Nord et Manitoba		112 00		1,000,000 00	1,000,000 00	370,000 00			5,290,000 00	2,100,000 00	5	Manitoba			332,250 00		36,000 00							1,532,250 00	2,566,000 00			1,743,924 92	56	
50	Cie des houilles et de navigation du N.-O.		101 50		730,000 00	730,000 00	730,000 00			1,025,050 00	1,057,050 00	6													730,000 00	1,787,050 00			1,134,239 81	57	
51	Central, Nouvelle-Ecosse		34 00	40 00	1,000,000 00	270,000 00	270,000 00			1,550,000 00		5	Canada N.-Ecosse	$235,000 00 411,119 94		667,119 94		311,119 94					560,000 00	560,000 00	1,497,119 94	1,141,119 94				58	
52	Nodiomang et Nipissiguac		5 50		250,000 00	250,000 00	205,000 00																		250,000 00	205,000 00			232,000 00	59	
53	Ottawa et Vallée de la Gatineau			3 00	1,000,000 00	874,500 00	40,000 00						Canada Québec	$320,000 00 320,000 00		640,000 00									1,514,500 00	40,000 00	82,424 63	7		60	
54	Pontiac et Jonction du Pacifique		71 00	15 00	3,000,000 00	300,000 00	300,000 00						Canada Québec	$313,100 00 600,000 00		913,100 00		600,828 00		101,000 00					1,314,100 00	900,828 00	374,185 85		1,108,185 64	61	
55	Pontiac et Renfrew		1 25		250,000 00	100,000 00	30,000 00						Canada			19,200 00									119,200 00	30,000 00	12,802 24		42,802 24	62	
56	Qu'Appelle, Lac Long et Saskatchewan		22 00		2,000,000 00	201,000 00	201,000 00			75,000 00	75,000 00	5 & 6													276,000 00	276,000 00				63	
57	Quebec et Lac Saint-Jean		131 00		6,000,000 00	3,800,000 00	3,800,000 00			6,000,000 00	3,796,000 00	5	Canada Québec	$ 935,695 00 2,114,000 00		3,049,695 00		2,035,082 00			450,000 00	150,000 00			7,399,695 00	10,101,082 00			10,139,622 00	64	
58	Quebec Central		154 00			3,039,930 00	3,039,930 00				4,743,360 00	5	Canada Québec	681,250 00 96,000 00		1,029,592 00		741,592 00		103,000 00		103,000 00			1,172,522 00	8,627,882 00				65	
59	Quebec, Montmorency et Charlevoix		20 50		1,500,000 00	174,189 00	174,189 00						Canada Québec	162,000 00		238,000 00		168,000 00							432,189 00	282,189 00	213,575 13	7	326,434 18	66	
60	Stanstead, Sherbrooke et Chambly		43 00																											67	Pas de rapport du capital. Affermé au Vt Central. Ci-devant Grand-Sud. Rapport de 1888.
61	Lignes de la Rive		82 50		445,000 00	445,000 00	425,000 00			825,000 00	825,000 00	6	Canada Nouveau Brunswick			3,000 00		3,000 00							873,000 00	1,659,000 00				68	
62	Sud-Est	192 00	240 00		1,800,000 00	2,012,500 00	2,012,500 00			2,000,000 00	2,000,000 00	6	Québec			315,901 89				528,000 00		528,000 00			2,084,500 00	4,856,391 89				69	
	Montréal, Portland et Boston	45 00			980,000 00	980,000 00	980,000 00				980,000 00		do			197,582 00		197,582 00		25,000 00		25,000 00			1,205,182 00	2,110,182 00				70	
	Lac Champlain et Jonction de St Laurent	63 00			600,000 00	600,000 00	600,000 00				378,000 00	6	do			380,000 00		250,240 00		50,000 00		50,000 00			880,240 00	1,264,240 00				71	
63	Sainte Catherine et Niagara Central		12 35		300,000 00	100,000 00	68,000 00			80,000 00	80,000 00	6	Canada			102,400 00		20,640 00	80,000 00	100,000 00		40,000 00			502,400 00	214,640 00				72	
64	Pont de Saint-Jean et prolongement du chemin de fer		1 75		200,000 00	200,000 00	10,827 13			125,000 00	117,000 00		do Canada	433,900 00 $140,800 00											633,900 00	127,827 13			557,297 74	73	
65	Vallée de Saint-Jean et Rivière du Loup			3 00	100,000 00	133,591 00	25,000 00						N. Brunswick Canada	195,000 00 22,100 00		335,800 00									469,400 00	25,000 00				74	
66	Saint-Louis, Richelieu et Bonaventure		7 00		100,000 00	45,000 00							N. Brunswick Canada	21,000 00 89,000 00		43,000 00		43,000 00							88,100 00	43,100 00				75	Rapport de 1888.
67	Vallée de Stewiacke et Lansdowne			12 00	160,000 00	81,340 00	8,134 00			374,220 00			N. Ecosse Québec	58,000 00 578,000 00		160,000

ÉTATS SOMMAIRES.

N° 2.—Particularités de construction, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne. Complétée. (Lisses posées.)	Longueur de la ligne. En voie de construction.	Longueur de la ligne. Lisses de fer.	Longueur de la ligne. Lisses d'acier.	Longueur des voies de service.	Poids par verge. Lisses de fer.	Poids par verge. Lisses d'acier.
							Lbs.	Lbs.
1	Albert ..... 47·75	50·75	.....	44·50	6·25	1·00	56	56
	Embranchement de Harvey.... 3·00							
2	Albert-Sud	10·50	6·50	.....	10·50	.....	.....	56
3	Baie des Chaleurs	60·00	40·00	.....	60·00	6·00	.....	56
4	Cie de navigation de la Baie de Quinté	3·50	.....	.....	3·50	3·00	.....	50
5	Brockville, Westport et Sault Ste-Marie	45·00	.....	.....	45·00	1·50	.....	56
6	Brantford, Waterloo et Lac Erié	.....	5·00	.....	.....	.....	.....	.....
7	Bouctouche et Moncton	32·00	.....	.....	32·00	3·25	.....	56
8	Canada-Atlantique	138·40	.....	.....	138·40	20·00	.....	56
9	Sud du Canada ..... 365·11	378·91	.....	34·76	344·15	134·09	.....	60 65 80
	Leamington et Sainte-Claire.. 13·80							
10	Chemins de fer du gouvern. canadien—							
	Intercolonial	891·00	.....	.....	891·00	133·25	.....	56 57¼ 67
	Ile du Prince-Edouard	210·60	.....	136·91	73·69	15·68	40	50 et 52
	Prolongement Est	80·00	.....	.....	80·00	4·75	.....	56
	Cap-Breton	98·75	.....	.....	98·75	.....	.....	56
	Oxford et New-Glasgow	72·35	.....	.....	72·35	.....	.....	56
11	Canadien du Pacifique ..... 3415·30	4973·40	.....	58·00	4915·40	450·90	56 à 72	45 et 56
	Atlantique et Nord-Ouest ... 336·10							
	Colonisation, Sud-Ouest du Manitoba ..... 211·20							
	Rive-Nord ..... 206·10							
	Saint-Laurent et Ottawa..... 56·50							
	Toronto, Grey et Bruce..... 188·70							
	Ontario et Québec ..... 339·00							
	Credit-Valley ..... 175·20							
	Pacifique d'Ontario-Ouest.... 26·60							
	Jonction de Guelph..... 15·50							
	Jonct. de Toronto à Strachan Avenue ..... 3·20							
12	Caraquette	68·00	.....	.....	68·00	.....	.....	50
13	Carillon et Grenville	13·00	.....	13·00	.....	.....	65	.....
14	Ontario-Central	104·00	.....	.....	104·00	11·00	.....	42 et 56
15	Central du Nouveau-Brunswick	68·00	6·66	.....	68·00	2·00	.....	54
16	Embranchement de Chatham	11·00	.....	.....	11·00	1·00	.....	56½ et 60
17	Vallée de la Cornwallis	.....	14·00	.....	.....	.....	.....	.....
18	Cie de ch. de fer et houille de Cumberland.	32·00	14·00	.....	32·00	10·00	.....	56 et 67
19	Cie de Chaux du Canada	4·80	.....	.....	4·80	1·00	.....	56
20	Comté de Drummond	14·50	.....	1·50	13·00	.....	44	56
21	Elgin, Petitcodiac et Havelock	27·75	.....	7·00	20·75	1·00	60	50 54 56 60
22	Erié et Huron	73·12	.....	.....	73·12	5·33	.....	54 et 56
23	Esquimalt et Nanaïmo	78·00	.....	.....	78·00	2·03	.....	50 et 54
24	Cie de chemin de fer et de pont de Frédéricton et Sainte-Marie	1·33	.....	.....	1·33	·11	.....	60
25	Grand-Tronc ..... 879·59							
	Buffalo et Lac Huron ..... 162·00							
	Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Erié ..... 172·75							
	Norfolk-Sud ..... 17·00							
	Jn. de Montréal et Champlain 81·25							
	Great-Western ..... 537·72							
	London et Port-Stanley..... 23·84							
	Wellington, Grey et Bruce...168·09							
	London, Huron et Bruce..... 68·89							
	A reporter	7,540·66	86·16	295·67	7,244·99	806·89	.....	.....

pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Nombre de traverses par mille.	Attaches des lisses.	Nombre d'élévateurs.	Nomb. de passages à niveau. Gardés.	Nomb. de passages à niveau. Non gardés.	Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Nombre de croisements de chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Numéro.
						Pieds.							
2200	Coussinets et éclisses	..	....	20	1	40	....	2	1	.....	70	4·8½	1
2640	Eclisses	..	....	7	...	.....	....	2	....	955	120	4·8½	2
2600	do	..	....	....	1	22	....	1	....	....	67	4·8½	3
3000	do	..	....	11	....	.....	....	1	....	400	90	4·8½	4
2640	Joint Fisher	..	....	35	....	.....	....	2	....	717	58	4·8½	5
2600		..	....	16	1	20	...	1	....	1719	40	4·8½	6
2640	Eclisses	..	....	18	....	.....	1	1	....	955	73	4·8½	7
2816	do	..	6	86	3	22	6	4	....	2865	40	4·8½	8
2800	do	3	3	371	16	19	14	14	5	913	75	4·8½	9
2640	Eclisses à cornières et éclisses	1	9	429	29	18½–35	6	22	17	694	65	4·8½	10
2640	do	..	....	956	2	17¼	....	....	....	396	90	3·6	
2640	Eclisses.	..	....	60	9	20	....	1	....	955	79½	4·8½	
2640	do	..	....	....	....	.....	....	....	....	955	78	4·8½	
2640	do	..	....	....	....	.....	....	....	....	.. ..	52·80	4·8½	
2640	Eclisses à cornières et éclisses	6	17	1975	54	20–22·10	30	37	35	500	*237·6	4·8½	11
2600	Eclisses	..	....	....	....	.....	....	1	....	1000	60	4·8½	12
1760	Coussinets	..	1	8	1	17	....	....	....	1910	100	5·6	13
2640	Eclisses et chevilles	..	....	94	....	.....	4	3	....	955	10[illegible]	4·8½	14
2640	Eclisses	..	5	23	....	.....	....	2	....	955	66	4·8½	15
2640	do	..	....	5	....	.....	....	....	2	955	52·80	4·8½	16
.....	.....	..	....	....	....	.....	....	....	....	.....	.....	.. .	17
2600	Eclisses et chevilles	..	....	13	....	.....	....	1	....	620	160	4·8½	18
2680	Eclisses	..	....	6	....	.....	....	2	....	955	80	4·8½	19
2640	do	..	....	9	....	.....	....	1	1	717	63	4·8½	20
2640	Coussinets et éclisses	..	...	19	....	.....	....	1	1	717	80	4·8½	21
2816	Eclisses	..	....	108	....	.....	4	4	....	661	52	4·8½	22
2992	Eclisses à cornières, éclisses et chevilles	..	....	15	2	23	....	....	....	573	80	4·8½	23
2564	do do	..	....	....	....	.....	....	3	....	.....	50	4·8½	24
.....	.....	10	41	4284	119	.....	65	106	62	.....	.....	....	

* Temporaire.

N° 2.—PARTICULARITÉS

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne. Complétées. (Lisses posées.)	Longueur de la ligne. En voie de construction.	Longueur de la ligne. Lisses de fer.	Longueur de la ligne. Lisses d'acier.	Longueur des voies de service.	Poids par verge. Lisses de fer.	Poids par verge. Lisses d'acier.
							Lbs.	Lbs.
	Report.....2,113·13	7540·66	86·16	295·67	7244·99	806·89	.....	.....
	Brantford, Norfolk et Port Burwell ..... 34·73 Midland .....165·75 Toronto et Nipissingue..... 111·50 Grande-Jonction ..... 85·40 Whitby, Port Perry et Lindsay ..... 46·50 Victoria, Lindsay et Haliburton ..... 53·25 Nord ..... 205·37 Nord et Jonction du Pacifique. 111·37 Hamilton et Nord-Ouest. ....173·90 Jonction de Madoc et Bridgewater ..... 8·60 Union Jacques-Cartier ..... 6·50	3114·00	.....	250·50	2863·50	579·50	56	56 65 66 72 78
26	Grand-Oriental.....	6·50	60·00	.....	6·50	.....	.....	56
27	Grand-Nord	7·84	.....	.....	7·84	.....	.....	56
28	Grand Nord-Ouest Central.	.....	50·00	.....	.....	.....	.....	.....
29	Hereford.....	35·35	13·00	.....	35·35	1·65	.....	56
30	Irondale, Bancroft et Ottawa.....	10·00	40·00	.....	10·00	·25	.....	56
31	Joggins.....	13·00	.....	.....	13·00	1·50	.....	56
32	Kent-Northern.	27·00	.....	3·50	23·50	.....	.....	.....
33	Kingston et Pembroke	112·75	.....	9·75	103·00	21·00	50 à 84	56
34	L'Assomption.....	3·00	.....	.....	3·00	·25	.....	56
35	Lac Erié, Essex et Détroit.....	38·00	.....	.....	38·00	3·04	.....	56
36	Cie de chemin de fer de Colonisation du Lac Témiscamingue.....	15·20	.....	.....	15·20	.....	.....	16 et 30
37	Basses Laurentides.....	22·00	.....	.....	22·00	1·50	.....	56
38	Manitoba et Nord-Ouest.....217·24 Saskatchewan et Ouest..... 15·47	232·71	.....	.....	232·71	19·23	.....	56
39	Vallée de Massawippi.....	34·00	.....	.....	34·00	.....	.....	50
40	Montréal et Ouest	.....	30·00	.....	.....	.....	.....	.....
41	Montréal et Sorel.....	44·67	.....	.....	44·67	3·33	.....	56
42	*Montréal et Lac Maskinongé.....	10·00	.....	.....	10·00	.....	.....	.....
43	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	.....	.....	23·60	2·00	.....	60
44	Napanee, Tamworth et Québec.....	28·50	27·00	.....	28·50	2·00	.....	56
45	Nouveau-Brunswick .....174·00 Nouv.-Brunswick et Canada ..127·00 Saint-Jean et Maine ..... 92·00 Frédéricton. ..... 22·50	415·50	.....	.....	415·50	36·50	.....	56 et 70
46	Nouv.-Brunswick et Ile du Prince-Ed.	36·00	.....	.....	36·00	1·50	.....	56
47	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick..	116·00	.....	.....	116·00	5·00	.....	56½ et 61
48	Nord du Pacifique et Manitoba.....	112·00	.....	.....	112·00	7·00	.....	56
49	Cie Houillère et de Navig. du Nord-Ouest	109·50	.....	.....	109·50	4·70	.....	28 et 30
50	Central, Nouvelle-Ecosse	34·00	40·00	.....	34·00	1·00	.....	56
51	Nosbonsing et Nipissingue	5·50	.....	.....	5·50	1·25	.....	56
52	Ottawa et Vallée de la Gatineau.....	.....	3·00	.....	.....	.....	.....	.....
53	Pontiac et Renfrew	4·25	.....	.....	4·25	.....	.....	56
54	Pontiac et Jonction du Pacifique.....	71·00	15·00	.....	71·00	2·00	.....	56
55	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan.	22·00	.....	.....	22·00	.....	.....	56
56	Québec et Lac Saint-Jean.....	191·00	.....	.....	191·00	10·00	.....	56
57	Québec-Central	154·00	.....	2·50	151·50	11·00	.....	56
58	Québec, Montmorency et Charlevoix....	20·50	.....	.....	20·50	1·50	.....	56
59	Stanstead, Shefford et Chambly.....	43·00	.....	29·00	14·00	5·50	60	60
	A reporter.....	12653·03	364·16	590·92	12062·11	1529·09		

* Rapport de 1888.

de construction, etc.—*Suite.*

Nombre de traverses par mille.	Attaches des lisses, etc.	Nombre d'élévateurs.	Nombre de passages à niveau. Gardés.	Nombre de passages à niveau. Non gardés.	Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Nombre de croisements avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Numéro.
						Pieds.							
.....	.....	10	41	4284	119	.....	65	106	62	.....	.....	....	
2640	Eclisses à cornières et éclisses.....	12	74	2493	222	15·6-28·4	62	57	78	1100	105	4·8½	25
.....	Eclisses.....	..	....	5	....	.....	1	1	....	1910	26	4·8½	26
2640	do	..	....	....	....	.....	....	1	....	1273	52·80	4·8½	27
.....	.....	..	....	....	....	.....	....	....	....	.....	.....	....	28
2600	do	..	....	15	....	.....	....	2	....	955	66	4·8½	29
2640	do	..	....	3	....	.....	....	1	....	1000	60	4·8½	30
3000	do	..	....	4	....	.....	1	1	2	958	79	4·8½	31
.....	do	..	....	5	....	.....	....	2	1	1000	60	4·8½	32
2640	Eclisses.....	..	....	54	4	16½–21½	4	4	13	955	79	4·8½	33
2500	do	..	....	1	....	.....	....	1	....	.....	20	4·8½	34
2600	Eclisses à cornières.....	..	....	43	1	19·6	4	4	....	1433	60	4·8½	35
2600	.....	..	....	....	....	.....	....	....	....	.....	.....	3·0	36
2600	.....	..	....	7	....	.....	....	1	....	717	82	4·8½	37
2700	Eclisses à cornières.....	6	....	160	....	.....	....	1	2	955	105	4·8½	38
2800	Eclisses	..	....	20	1	19	1	....	....	955	76	4·8½	39
.....	.....	..	....	....	....	.....	....	....	....	.....	.....	....	40
2640	Eclisses.....	..	....	12	....	.....	1	2	....	2292	53	4·8½	41
.....	.....	..	....	....	....	.....	....	....	....	.....	.....	....	42
2640	Eclisses.....	..	....	51	1	17½	....	2	....	.....	52	4·8½	43
3000	Eclisses à cornières.....	..	....	24	....	.....	1	1	....	882	88	4·8½	44
2640	Eclisses.....	..	1	157	3	18	1	5	5	540	85	4·8½	45
2400	do	..	....	26	....	.....	....	1	....	1000	66	4·8½	46
2640	Eclisses et éclisses à cornières.....	..	1	25	....	.....	1	5	1	955	80	4·8½	47
2640	Eclisses et barres à cornières.....	..	3	....	....	.....	3	....	....	955	26	4·8½	48
2112	Eclisses.....	..	....	4	....	.....	....	1	....	1433	52	3·0	49
2640	Eclisses à cornières.....	..	....	21	1	21	....	1	....	882	80	4·8½	50
2600	Eclisses.....	..	....	1	....	.....	1	....	....	.....	132	4·8½	51
.....	.....	..	....	....	....	.....	....	....	....	.....	.....	....	52
.....	.....	..	....	....	....	.....	....	....	....	.....	.....	....	53
2640	Eclisses à cornières.....	..	....	....	....	.....	....	1	....	1433	52·80	4·8½	54
2500	Eclisses.....	..	....	....	....	.....	....	1	....	1433	52·80	4·8½	55
2640	do	..	....	26	3	.....	....	2	....	716	132	4·8½	56
2640	do	..	....	26	....	.....	1	5	1	882	76	4·8½	57
2640	Eclisses en acier unis avec 4 chevilles.	..	....	6	1	22	....	....	....	1433	52·80	4·8½	58
2400	Eclisses et chevilles.....	..	....	42	....	.....	3	4	....	.....	60	4·8½	59
.....	.....	28	120	7515	356	.....	150	213	165	.....	.....	....	

N° 2.—PARTICULARITÉS

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne. Complétée. (Lisses posées.)	En voie de construction.	Lisses de fer.	Lisses d'acier.	Longueur des voies de service.	Poids par verge. Lisses de fer.	Lisses d'acier.
							Lbs.	Lbs.
	Report	12653·03	364·16	590·92	12062·11	1529·09	.....	.....
60	† Ligne de la Rive	82·50	.....	.....	82·50	2·00	.....	50
61	Sud-Est— Montréal, Portland et Boston / Saint-Laurent et jonction du Lac Champlain	260·00	.....	100·50	159·50	29·00	60	57½ et 60
62	Sainte-Catherine et Niagara-Central	12·35	.....	.....	12·35	·55	.....	56
63	Pont de Saint-Jean et prolongement de chemin de fer	1·75	.....	.....	1·75	.....	.....	60
64	Vallée de la St-Jean et Rivière du Loup	.....	3·00	.....	.....	.....	.....	.....
65	*Saint-Louis, Richibouctou et Bouctouche	7·00	.....	.....	7 00	.....	.....	.....
66	Vallée de la Stewiacke et Lansdowne	.....	12·00	.....	.....	.....	.....	.....
67	Témiscouata	81·00	.....	.....	81·00	4·00	.....	56
68	Mille-Iles	4·08	.....	.....	4·08	1·00	.....	56
69	Comtés de l'Ouest	67·00	20·00	65·00	2·00	4·00	56	56
70	Windsor et Annapolis 84·00 / Embranchement de Windsor 32·00	116·00	.....	29·25	86·75	4·50	50 et 67	56
71	Winnipeg et Baie-d'Hudson	40·00	.....	.....	40·00	2·00	.....	56
72	*Montagne de Bois et Qu'Appelle	.....	17·00	.....	.....	.....	.....	.....
	Total	13324·71	416·16	785·67	12539·04	1576 14	.....	.....

† Ci-devant Grand-Sud ; rapport de 1888.
* Rapport de 1888.

de construction, etc.—*Fin.*

Nombre de traverses par mille	Attaches de lisses, etc.	Nombre d'élévateurs.	Nombre de passages à niveau. Gardés.	Nombre de passages à niveau. Non gardés.	Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Nombre de croisements avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeurd e la voie.	Numéro.
						Pieds.							
.....	.....	28	120	7515	356	.....	150	213	165	.....	.....	....	
2464	Eclisses à joint brisé	..	....	52	....	.....	1	3	....	716	79	4·8½	60
3000	Eclisses	..	1	229	1	20·6	7	11	5	637	80	4·8½	61
2500	do	..	....	17	10	22	1	1	....	717	79	4·8½	62
.....	.....	..	1	3	....	.....	....	2	....	.....	.....	4·8½	63
.....	.....	..	....	....	....	.....	....	....	....	.....	.....	....	64
.....	.....	..	....	....	....	.....	....	....	....	.....	.....	....	65
.....	.....	..	....	....	....	.....	....	....	....	.....	.....	....	66
2640	Eclisses	..	....	14	....	.....	....	2	....	955	79	4·8½	67
3000	Eclisses à cornières	..	....	8	....	.....	....	1	....	660	84	4·8½	68
2600	Eclisses	..	....	....	....	.....	....	....	....	600	84	4·8½	69
2640	do	..	....	69	1	32	....	1	....	693	75½	4·8½	70
2640	do	..	....	6	....	.....	....	1	....	.....	.....	4·8½	71
.....	.....	..	....	....	....	.....	....	....	....	.....	.....	....	72
.....	.....	28	122	7913	368	.....	159	235	170	.....	.....	....	

N° 3—PARTICULARITÉS du matériel roulant,

Numéro.	Nom du chemin de fer.		Longueur de la ligne. Terminée.	Longueur de la ligne. En voie de construction.	Nombre de locomotives. En propriété.	Nombre de locomotives. Louées.	Nombre de wagons dortoirs. En propriété.	Nombre de wagons dortoirs. Louées.	Nombre de wagons palais. En propriété.	Nombre de wagons palais. Louées.
1	Albert	47·75	50·75	.....	3	....	....	....	....	..
	Embranchement de Harvey	3·00								
2	Albert-Sud		10·50	6·50	1	....	....	....	....	..
3	Baie des Chaleurs		60·00	40·00	2	1	....	....	....	..
4	Cie de Navigation de la Baie de Quinté		3·50	.....	3	....	....	....	....	..
5	Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie		45·00	.....	2	....	....	....	....	..
6	Brantford, Waterloo et Lac Erié		.....	5·00	.....	....	....	....	....	..
7	Bouctouche et Moncton		32·00	.....	2	....	....	....	....	..
8	Canada-Atlantique		138·40	.....	11	9	....	....	....	..
9	Sud du Canada	365·11	378·91	.....	130	....	....	....	....	..
	Leamington et Sainte-Claire	13·80								
10	Chemins de fer de l'Etat		.....	.....	.....	....	....	....	....	..
	Intercolonial		891·00	.....	176	....	17	....	Dans le préc.	
	Ile du Prince-Edouard		210·60	.....	21	....	....	....	....	..
	Prolongement de l'Est		80·00	.....	9	....	....	....	....	..
	Cap-Breton		98·75	.....	8	....	....	....	....	..
	Oxford et New-Glasgow		72·35	.....	9	....	....	....	....	..
11	Canadien du Pacifique	3,415·30	4,973·40	.....	408	*17	69	*17	Dans le préc.	
	Atlantique et Nord-Ouest	336·10								
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba	211·20								
	Rive-Nord	206·10								
	Saint-Laurent et Ottawa	56·50								
	Toronto, Grey et Bruce	188·70								
	Ontario et Québec	339·00								
	Credit-Valley	175·20								
	Pacifique d'Ontario-Ouest	26·60								
	Jonction de Guelph	15·50								
	Jonction de Toronto à l'Avenue Strachan	3·20								
12	Caraquette		68·00	.....	3	....	....	....	....	..
13	Carillon et Grenville		13·00	.....	3	....	....	....	....	..
14	Ontario-Central		104·00	.....	10	....	....	....	....	..
15	Central du Nouveau-Brunswick		68·00	6·66	1	2	....	....	....	..
16	Embranchement de Chatham		11·00	.....	2	....	....	....	....	..
17	Cornwallis-Valley		.....	14·00	.....	....	....	....	....	..
18	Cie houillère et de chemin de fer de Cumberland		32·00	14·00	10	....	....	....	....	..
19	Cie de chaux du Canada		4·80	.....	.....	....	....	....	....	..
20	Comté de Drummond		14·50	.....	1	....	....	....	....	..
21	Elgin, Petitcodiac et Havelock		27·75	.....	2	....	....	....	....	..
22	Erié et Huron		73·12	.....	6	....	....	....	....	..
23	Esquimalt et Nanaïmo		78·00	.....	4	....	....	....	....	..
24	Frédéricton et Cie du pont du ch. de fer de Ste-Marie		1·33	.....	....	....	....	....	....	..
25	Grand-Tronc	879·59	3,114 00	.....	687	....	....	....	....	..
	Buffalo et Lac Huron	162·00								
	G.-T., Baie Georgienne et Lac Erié	172·75								
	Norfolk-Sud	17·00								
	Jonction de Montréal et Champlain	81·25								
	Grand-Occidental	537·72								
	London et Port-Stanley	23·84								
	Wellington, Grey et Bruce	168·09								
	London, Huron et Bruce	68·89								
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell	34·73								
	Midland	165·75								
	Toronto et Nipissingue	111·50								
	Grande-Jonction	85·40								
	Whitby, Port-Perry et Lindsay	46·50								
	Victoria (Lindsay à Haliburton)	53·25								
	Nord	205·37								
	Jonction du Nord et du Pacifique	111·37								
	Hamilton et Nord-Ouest	173·90								
	Jonction de Madoc à Bridgewater	8·60								
	Union Jacques-Cartier	6·50								
	A reporter		10,654·66	86·16	1514	29	86	17	....	.

pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Nombre de voitures de 1re classe.		Nombre de voitures de 2e classe et pour les immigrants.		Nomb. de wagons à bagage, malle-poste et messageries.		Nombre de wagons à bestiaux et à fret.		Nomb. de wagons plateformes.		Nomb. de wagons à bascule.			Observations.
En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	Numéro.	
3	....	....	....	1	....	9	....	20	....	.....	..	1	
....	....	....	....	....	....	.....	....	.....	....	.....	..	2	
1	....	1	....	....	....	5	....	16	....	.....	..	3	
1	....	....	....	1	....	....	....	5	....	24	..	4	
1	....	....	....	1	....	20	....	10	....	.....	..	5	
....	....	....	....	....	....	.....	....	.....	....	.....	..	6	
1	....	1	....	....	....	1	....	20	....	.....	..	7	
6	4	....	2	1	4	510	1300	337	....	6	..	8	
45	....	21	....	23	....	2099	....	188	....	48	..	9	Aussi 43 autres wagons.
....	....	....	....	....	....	.....	....	.....	....	.....	..	10	
75	....	82	....	47	....	1868	....	1520	....	2136	..		Aussi 85 fourgons de conducteurs.
17	....	15	....	4	....	178	....	125	....	in foregoing			Aussi 8 chasse-neige et 7 *flangers*.
6	....	4	....	4	....	30	....	70	....	150	..		Aussi 2 fourgons de conducteurs.
....	....	....	....	....	....	25	....	85	....	.....	..		
....	....	....	....	....	....	88	....	10	....	.....	..		
111	*5	122	*11	103	*21	7633	*1821	2697	*91	407	..	11	Aussi 494 fourgons, wagons d'équipe, etc. * Prêts spéciaux.
1	....	1	....	2	....	4	....	16	....	.....	..	12	
2	....	4	....	1	....	3	....	3	....	.....	..	13	
2	....	3	....	3	....	24	....	92	....	.....	..	14	
....	2	....	....	....	....	.....	6	32	....	.....	..	15	
1	....	2	....	....	....	.....	....	1	....	.....	..	16	
....	....	....	....	....	....	.....	....	.....	....	.....	..	17	
3	....	....	....	3	....	3	....	39	....	162	..	18	
....	....	....	....	....	....	.....	....	.....	....	.....	..	19	Exploité par le Quebec-Central.
1	....	1	....	....	....	2	....	10	....	.....	..	20	
2	....	1	....	1	....	2	....	10	....	.....	..	21	
9	....	....	....	3	....	30	....	12	....	.....	..	22	
9	....	....	....	3	....	14	....	56	....	10	..	23	
....	....	....	....	....	....	.....	....	.....	....	.....	..	24	
366	....	230	....	214	....	13744	....	5818	....	.....	..	25	
663	11	488	13	415	25	26292	3127	11187	91	2943	..	..	

N° 3.—Particularités du matériel roulant, etc.,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie. Terminée.	Longueur de la voie. En voie de construction	Nombre de locomotives. En propriété.	Nombre de locomotives. Louées.	Nombre de wagons dortoirs. En propriété.	Nombre de wagons dortoirs. Loués.	Nombre de wagons palais. En propriété.	Nombre de wagons palais. Loués.
	Report	10,654·66	86·16	1514	29	86	17	....	..
26	Grand-Oriental	6·50	60·00	.....	....	....	....	....	..
27	Grand-Nord	7·84	.....	.....	1	....	....	....	..
28	Grand Nord-Ouest Central	.....	50·00	.....	....	....	....	....	..
29	Hereford	35·35	13·00	.....	7	....	....	....	..
30	Irondale, Bancroft et Ottawa	10·00	40·00	1	...	....	....	....	..
31	Joggins	13·00	.....	1	....	....	....	....	..
32	Kent Northern	27·00	.....	2	....	....	....	....	..
33	Kingston et Pembroke	112·75	.....	10	....	....	....	....	..
34	Basses Laurentides	22·00	.....	1	....	....	....	....	..
35	L'Assomption	3·00	.....	1	....	....	....	....	..
36	Lac Erié, Essex et Détroit	38·00	.....	4	....	....	....	....	..
37	Cie de ch. de fer de Colonisation du Lac Témiscamingue	15·20	.....	2	....	....	....	....	..
38	Manitoba et Nord-Ouest 217·24	232·71	.....	7	....	....	....	....	..
	Saskatchewan et Ouest 15·47								
39	Vallée de la Massawippi	34·00	.....	.....	....	....	....	....	..
40	Montréal et Ouest	.....	30·00	.....	....	....	....	....	..
41	Montréal et Sorel	44·67	.....	2	1	....	....	....	..
42	Montréal et Lac Maskinongé	10·00	.....	.....	....	....	....	....	..
43	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	.....	.....	....	....	....	....	..
44	Napanee, Tamworth et Québec	28·50	27·00	3	....	....	....	....	..
45	Nouveau-Brunswick 174·00	415·50	.....	49	....	....	....	....	..
	Nouveau-Brunswick et Canada 127·00								
	Saint-Jean et Maine 92·00								
	Frédericton 22·50								
46	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	36·00	.....	3	....	....	....	....	..
47	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick	116·00	.....	6	....	....	....	....	..
48	Pacifique Nord et Manitoba	112·00	.....	6	....	....	....	....	..
49	Cie Houillère et de Navigation du Nord-Ouest	109·50	.....	10	....	....	....	....	..
50	Central, Nouvelle-Ecosse	34·00	40·00	5	....	....	....	....	..
51	Nosbonsing et Nipissingue	5·50	.....	1	....	....	....	....	..
52	Ottawa et Vallée de la Gatineau	.....	3·00	.....	....	....	....	....	..
53	Pontiac et Renfrew	4·25	.....	.....	....	....	....	....	..
54	Pontiac et Jonction du Pacifique	71·00	15·00	4	....	....	....	....	..
55	Qu'Appelle, Lac-Long et Saskatchewan	22·00	.....	.....	....	....	....	....	..
56	Québec et Lac Saint-Jean	191·00	.....	14	5	....	....	....	..
57	Quebec-Central	154·00	.....	10	....	....	....	....	..
58	Québec, Montmorenci et Charlevoix	20·50	.....	1	....	....	....	....	..
59	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	.....	6	....	....	....	....	..
60	Ligne Directe	82·50	.....	5	....	....	....	....	..
61	Sud-Est 152·00	260·00	.....	30	....	....	....	2	..
	Montréal, Portland et Boston 45·00								
	Lac Champlain et Jonct. du Saint-Lawrent 63·00								
62	Sainte-Catherine et Niagara Central	12·35	.....	2	....	....	....	....	..
63	Pont de Saint-Jean et prolongement du chemin de fer	1·75	.....	.....	....	....	....	....	..
64	Vallée de la Saint-Jean et Rivière-du-Loup	.....	3·00	.....	....	....	....	....	..
65	Saint-Louis, Richibouctou et Bouctouche	7·00	.....	.....	....	....	....	....	..
66	Vallée de la Stewiacke et Lansdowne	.....	12·00	.....	....	....	....	....	..
7	Témiscouata	81·00	.....	5	....	....	....	....	..
68	Mille-Iles	4·08	.....	1	....	....	....	....	..
69	Comtés de l'Ouest	67·00	20·00	4	....	....	....	....	..
70	Windsor et Annapolis 84·00	116·00	.....	10	....	....	....	....	..
	Embranchement de Windsor 32·00								
71	Winnipeg et Baie-d'Hudson	40·00	.....	.....	....	....	....	....	..
72	Montagne de Bois et Qu'Appelle	.....	17·00	.....	....	....	....	....	..
		13,324·71	416·16	1,718	43	86	17	2	..

pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.—*Fin.*

Nombre de voitur. de 1re classe.		Nomb. de voit. de 2e classe et pour les émigrants.		Nombre de wagons à bagage, malle-poste, et messageries.		Nombre de wagons à bestiaux et à fret.		Nombre de wagons plateformes.		Nombre de wagons à bascule.			Observations.
En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	Numéro.	
663	11	488	13	415	25	26292	3127	11187	91	2943	..	..	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	..	26	
....	1	....	....	....	1	....	....	....	....	....	..	27	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	..	28	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	40	....	..	29	
....	....	1	....	....	....	....	....	2	....	....	..	30	
1	....	1	....	....	....	1	....	6	....	....	..	31	
1	....	....	....	2	....	1	....	10	....	....	..	32	
5	....	5	....	5	....	25	....	204	....	....	..	33	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	..	34	
1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	..	35	
7	....	2	....	1	....	10	10	95	....	....	..	36	
....	....	2	....	....	....	1	....	17	....	....	..	37	
5	....	3	....	4	....	168	..	63	....	....	..	38	Aussi 4 wagons-restaurants et 4 cambuses
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	..	39	Matériel roulant fourni par les locataires
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	..	40	(chemin de fer Passumpsic).
....	2	1	1	....	1	....	....	....	....	....	..	41	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	..	42	Rapport de 1888.
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	..	43	Exploité par le Vermont Central.
2	....	....	....	1	....	6	....	43	....	....	..	44	
28	....	22	....	16	....	542	....	721	....	....	..	45	
1	....	1	....	....	....	2	....	33	....	....	..	46	
2	....	....	....	2	....	12	....	76	....	....	..	47	
....	....	....	....	....	....	28	....	178	....	....	..	48	
2	....	2	....	....	....	18	....	2	....	217	..	49	
....	....	....	....	....	....	1	....	60	....	....	..	50	
....	....	....	....	....	....	....	....	35	....	....	..	51	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	..	52	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	..	53	
1	....	1	....	1	....	5	....	52	20	....	..	54	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	..	55	
6	....	10	....	8	....	58	....	193	....	5	1	56	
6	3	6	3	7	2	76	75	116	75	....	..	57	
....	....	....	....	....	....	....	....	24	....	....	..	58	
4	....	....	....	2	....	....	....	....	....	....	..	59	
4	....	....	....	2	....	8	....	42	....	....	..	60	Ci-devant Grand-Sud. Rapport de 1888.
9	15	8	....	6	4	61	371	248	100	50	..	61	
2	....	....	....	1	....	....	....	5	....	....	..	62	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	..	63	Exploité par le ch. de fer du N.-Brunswick.
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	..	64	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	..	65	Rapport de 1888.
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	..	66	
3	....	4	....	2	....	40	....	54	....	....	..	67	
1	....	....	....	1	....	....	....	1	....	....	..	68	
3	....	2	....	2	....	17	....	60	....	....	..	69	
6	....	5	....	6	....	70	....	72	....	20	..	70	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	..	71	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	..	72	Rapport de 1888.
763	32	564	17	484	33	27442	3583	13599	326	3235	..		

N° 4.—ETAT sommaire des opérations de l'année, et du

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Nombre de milles parcourus par les convois. Convois de voyageurs.	Convois de fret.	Trains mixtes.	Total de milles parcourus.
1	Albert ..... 47·75 Embranchement de Harvey ... 3·00	50·75	.....	2,224	29,952	32,176
2	Baie de Quinté et Cie de Navigation.....	3·50	.....	.....	17,444	17,444
3	Atlantique du Canada	138·40	180,038	179,592	11,205	370,835
4	Canada-Sud ..... 365·11 Leamington et Sainte-Claire.. 13·80	378·91	1,013,286	1,898,636	156,385	3,068,307
5	Chemins de fer de l'Etat—					
	Intercolonial	891·00	975,667	3,615,420	In foregoing.	4,591,087
	Ile du Prince-Edouard.....	210·60	81,628	164,897	do	246,525
	Prolongement-Est	80·00	.....	.....	96,482	96,482
6	Canadien du Pacifique..... 3,415·30 Atlantique et Nord-Ouest ... 336·10 Rive Nord..... 206·10 Saint-Laurent et Ottawa .... 56·50 Toronto, Grey et Bruce..... 188·70 Ontario et Québec..... 339·00 Credit-Valley ..... 175·20 Pacifique d'Ontario-Ouest.... 26·60 Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba..... 211·20 Jonction de Guelph..... 15·50 Jonc. de Toronto à Strachan Avenue..... 3·20	4,973·40	4,191,477	5,747,772	692,728	10,631,977
7	Caraquette	68·00	.....	.....	40,170	40,170
8	Carillon et Grenville.....	13·00	9,500	600	.....	10,100
9	Ontario Central.....	104·00	43,194	31,000	89,518	163,712
10	Embranchement de Chatham.....	11·00	.....	.....	28,160	28,160
11	Chemin de fer et houillères de Cumberland	32·00	.....	.....	108,729	108,729
12	Cie de chaux du Dominion	4·80	.....	.....	.....	.....
13	Comté de Drummond	13·00	.....	10,500	.....	10,500
14	Elgin, Petitcodiac et Havelock	27·75	.....	.....	17,524	17,524
15	Erié et Huron	73·12	46,960	26,418	45,036	118,414
16	Esquimault et Nanaïmo.	78·00	.....	.....	112,072	112,072
17	Cie de chemin de fer et pont de Frédéricton et Sainte-Marie.....	1·33	.....	.....	.....	.....
18	Grand-Tronc..... 879·59 Buffalo et Lac Huron..... 162·00 Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Erié..... 172.75 Montréal et Jonc. Champlain. 81·25 Grand-Occidendal ..... 537·72 London et Port-Stanley ..... 23·84 Wellington, Grey et Bruce.... 168·09 London, Huron et Bruce..... 68·89 Brantford, Norfolk et Port-Burwell..... 34·73 Midland..... 165·75 Toronto et Nipissingue..... 111·50 Grande-Jonction..... 85·40 Whitby, Port-Perry et Lindsay 46·50 Victoria (Lindsay à Haliburton)..... 53·25 Nord ..... 205·37 Nord et Jonction du Pacifique. 111·37 Hamilton et Nord-Ouest..... 173·90 Jonction de Madoc, à Bridgewater..... 8·60 Norfolk-Sud ..... 17·00	3,114·00	5,085,279	8,166,160	2,356,595	15,608,034
19	Grand-Nord.....	7·84	.....	.....	5,008	5,008
20	Joggins.....	13·00	.....	4,537	11,518	16,055
	A reporter.....	10,287·40	11,627,029	19,847,756	3,818,526	35,293,311

nombre de milles parcourus, pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transportés.	Nombre de tonneaux de 2,000 lbs de fret transporté.	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs — Milles à l'heure.	Moyenne de la vitesse des convois de fret—Milles à l'heure.	Numéro.	Observations.
32,176	8,133	21,556	16	12	1	
17,494	11,916	46,029	12	12	2	
509,742	131,177	407,500	35	15	3	
3,853,495	582,301	2,563,304	35	15	4	
5,486,856	1,091,189	1,204,790	.....	.....	5	
307,540	152,780	55,682	20	14		
107,009	45,083	14,087	.....	.....		
12,995,172	2,457,306	2,636,121	22	14	6	
43,170	5,925	9,229	20	.....	7	
11,000	12,000	150	25	20	8	
163,712	66,518	60,735	20	16	9	
33,660	1,502	16,528	30	.....	10	
108,729	21,770	414,679	15	.....	11	
.....	.....	.....	.....	.....	12	Exploité par le Québec-Central.
10,500	900	34,137	20	.....	13	
19,425	8,037	11,320	.....	.....	14	
154,853	135,341	86,358	25	18	15	
112,072	34,104	20,860	20	12	16	
.. ..	3,041	6,695	.....	.....	17	Pour neuf mois.
19,667,562	5,917,742	7,128,973	30	15	18	
5,008	4,887	4,244	.....	.....	19	
17,055	9,554	35,110	.....	16	20	
43,656,229	10,701,206	14,778,087				

No. 4.—ETAT sommaire des opérations de l'année et du

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Nombre de milles parcourus par les convois.			
			Convois de voyageurs.	Convois de fret.	Trains mixtes.	Total de milles parcourus.
	Report	10,287·40	11,627,029	19,847,756	3,815,526	35,293,311
21	Kent-Northern	27·00	.....	.....	18,366	18,366
22	Kingston et Pembroke	112·75	95,000	.....	131,000	226,000
23	Basses Laurentides	22·00	.....	7,318	.....	7,318
24	L'Assomption	3·00	.....	.....	5,921	5,921
25	Lac Erié, Essex et Détroit	38·00	36,000	.....	84,000	120,000
26	Cie de chemin de fer de Colonisation du Lac Témiscamingue	15·20	.....	.....	.....	.....
27	Manitoba et Nord-Ouest 217·24; Saskatchewan et de l'Ouest 15·47	232·71	50,538	46,597	15,183	112,318
28	Vallée de la Massawippi	34.00	59,784	101,840	4,865	166,489
29	Montréal et Sorel	44.67	8,190	.....	4,095	12,285
30	Montréal et Lac Maskinongé	10·00	.....	.....	.....	.....
31	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	64,583	98,157	2,256	164,996
32	Napanee, Tamworth et Québec	28·50	.....	.....	38,998	38,998
33	Nouveau-Brunswick 174·00; Nouveau-Brunswick et Canada 127·00; Saint-Jean et Maine 92·00; Frédéricton 22·50	415·50	292,136	204,551	395,199	891,886
34	Nouveau-Brunswick et Ile du Pr.-Edouard	36·00	4,188	4,246	21,924	30,358
35	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick	116·00	8,424	25,000	69,264	102,688
36	Cie Houillère et de Navigation du N.-O.	109·50	.....	.....	157,396	157,396
37	Nosbonsing et Nipissingue	5·50	.....	15,600	.....	15,600
38	Jonction du Pacifique à Pontiac	61·00	.....	3,917	37,560	41,477
39	Québec et Lac Saint-Jean	177·00	106,783	70,318	43,123	220,044
40	Québec-Central	154·00	124,698	107,959	26,447	259,104
41	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	37,226	38,809	11,325	87,360
42	Ligne de la Rive	82·50	.....	4,563	51,645	56,208
43	Sud-Est 152·00; Montréal, Portland et Boston 45·00; Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent 63·00	260·00	256,913	160,215	96,340	513,468
44	Sainte-Catherine et Niagara-Central	12·35	4,001	.....	4,940	8,941
45	Pont de Saint-Jean et prolong. de c. de f.	1·75	.....	.....	.....	.....
46	St-Louis, Richibouctou et Bouctouche	7·00	.....	.....	.....	.....
47	Témiscouata	81·00	.....	544	12,657	13,201
48	Mille-Iles	4·08	11,060	.....	4,382	15,442
46	Comtés de l'Ouest	67·00	17,494	2,001	35,255	54,750
50	Windsor et Annapolis 84·00; Embranchement de Windsor 32·00	116·00	96,436	.....	88,839	185,275
		12,628·01	12,900,483	20,739,391	5,179,506	38,819,380

nombre de milles parcourus, etc.—*Fin.*

Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transportés.	Nombre de tonneaux de 2,000 lbs. de fret transporté.	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs—Milles à l'heure.	Moyenne de la vitesse des convois de fret—Milles à l'heure.	Numéro.	Observations.
43,656,229	10,701,206	14,778,087				
18,366	4,247	9,816	18	.....	21	
272,000	53,878	156,467	25	18	22	
7,318	.....	19,446	.....	20	23	
5,921	8,082	667	15	.....	24	
149,100	16,184	10,352	30	20	25	
.....	4,898	1,712	.....	.....	26	
192,162	22,697	50,084	27	15	27	
166,489	54,682	112,848	24	12	28	
12,285	9,500	3,484	20	15	29	
.....	.....	.....	.....	.....	30	N'a pas transmis de rapport.
164,996	107,063	678,635	30	12	31	
38,998	30,111	33,527	18	18	32	
981,074	296,277	295,919	25	12	33	
36,275	18,717	32,566	18	15	34	
102,688	16,515	40,264	25	15	35	
214,732	1,868	93,055	.....	14	36	
16,800	.....	267,000	.....	25	37	
46,485	21,727	11,244	30	.....	38	
232,439	69,019	96,825	20	12	39	
276,946	113,632	122,924	25	15	40	
87,360	122,044	684,612	23	12	41	
57,708	11,200	12,774	22	22	42	Ci-devant Grand-Sud, rapport de 1888.
649,741	182,548	219,067	27	16	43	
8,941	11,558	13,758	.....	.....	44	Pour neuf mois.
.....	91,475	75,466	.....	.....	45	
.....	.....	.....	.....	.....	46	N'a pas transmis de rapport.
13,701	2,223	4,214	20	.....	47	
15,442	19,832	12,951	20	15	48	
63,104	37,387	22,725	24	20	49	
220,838	122,481	68,137	22	14	50	
47,708,138	12,151,105	17,928,626				

N° 5.—ETAT SOMMAIRE du fret transporté,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie.	Farine. Barils.	Farine. Ton'x.	Grain. Boisseaux.	Grain. Ton'x.	Bes- Nombre.
1	Albert ..... 47·75	50·75	4,201	420	11,618	194	1,031
	Embranchement de Harvey. 3·00						
2	Baie de Quinté et Cie de Navigation...	3·50	27,510	2,751	192,433	5,773	15
3	Canada-Atlantique.....	138·40	294,648	29,465	1,878,142	46,954	18,965
4	Canada-Sud ..... 365·11	378·01	1,040,380	104,038	15,051,485	342,408	978,575
	Leamington et Sainte-Claire. 13·80						
5	Chemins de fer de l'Etat—						
	Intercolonial.....	891·00	927,014	92,701	1,519,862	38,656	77,661
	Ile du Prince-Edouard.....	210·60	22,512	2,251	487,035	8,498	11,561
	Prolongement-Est.....	80·00	21,500	2,149	6,296	143	8,299
6	Canadien du Pacifique.....3,415·30						
	Atlantique et Nord-Ouest... 336·10						
	Rive-Nord..... 206·10						
	Saint-Laurent et Ottawa... 56·50						
	Toronto, Grey et Bruce.... 188·70						
	Ontario et Québec..... 339·00						
	Credit-Valley..... 175·20	4,973·40	1,857,472	185,777	14,456,904	366,681	228,272
	Pacifiq. d'Ontario-Ouest.... 26·60						
	Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba..... 211·20						
	Jonction de Guelph..... 15·50						
	Jonction de Toronto à Strachan Avenue..... 3·20						
7	Caraquette.....	68·00	4,000	400	4,000	90	50
8	Carillon et Grenville.....	13·00	.....	.....	.....	.....	.....
9	Ontario-Central.....	104·00	16,700	1,670	40,000	4,000	1,376
10	Embranchement de Chatham.....	11·00	22,416	2,197	20,689	621	474
11	Ch. de fer et houillères de Cumberland...	32·00	10,440	1,044	10,500	178	26
12	Cie de chaux du Dominion.....	4·80	.....	.....	.....	.....	.....
13	Comté de Drummond.....	13·00	1,350	135	2,580	60	.....
14	Elgin, Petitcodiac et Havelock.....	27·75	3,165	316	9,691	176	3,189
15	Erié et Huron.....	73·12	124,206	14,974	250,870	10,683	5,322
16	Esquimalt et Nanaïmo.....	78·00	1,101	110	969	27	1,570
17	Fréd'ton et Cie du Pont du c. de f. Ste Marie	1·33	.....	.....	.....	.....	.....
18	Grand-Tronc ..... 879·59						
	Buffalo et lac Huron..... 162·00						
	Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Erié..... 172·75						
	Norfolk-Sud..... 17·00						
	Montréal et J'n Champlain.. 81·25						
	Grand Nord-Ouest..... 537·72						
	London et Port-Stanley.... 23·84						
	Wellington, Grey et Bruce.. 168·09						
	London, Huron et Bruce.... 68·89						
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell ..... 34·73	3,114	4,038,020	403,802	53,636,760	1,340,919	1,293,641
	Midland ..... 165·75						
	Toronto et Nipissingue..... 111·50						
	Grande-Jonction ..... 85·40						
	Whitby, Pt-Perry et Lindsay 46·50						
	Victoria (Lindsay à Haliburton)..... 53·25						
	Nord..... 205·37						
	Nord et Jonct. du Pacifique. 111·37						
	Hamilton et Nord-Ouest. .. 173·90						
	J'n de Madoc à Bridgewater. 8·60						
	Union Jacques-Cartier ..... 6·50						
19	Grand-Nord.....	7·84	2,100	210	1,548	36	.....
20	Joggins.....	13·00	1,441	142	10,405	260	24
	A reporter.....	10,287·40	8,420,176	844,552	87,591,787	2,166,357	2,629,051

pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

tiaux.	Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.		Bois de chauffage.		Articles manufacturés.	Tous autres articles.	Total du poids transporté	Numéro.	Observations.
Ton'x.	Pieds.	Ton'x.	Cordes.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.		
207	10,642,000	12,127	1,176	1,680	1,306	5,622	21,556	1	
12	14,403,000	14,403	4,199	4,199	9,828	9,063	46,029	2	
3,793	115,970,000	173,957	42,957	47,732	10,907	94,692	407,500	3	
195,715	33,401,696	54,937	233,395	350,093	151,785	1,364,328	2,563,304	4	
11,508	197,545,777	246,932	19,230	38,640	252,398	523,955	1,204,790	5	
1,659	3,541,304	5,798	2,131	3,967	33,509	d.le précéd	55,682		
1,260	1,491,424	2,453	.....	.....	2,709	5,373	14,087		
86,773	427,051,269	581,823	100,907	179,928	656,420	578,719	2,636,121	6	
15	3,500,000	4,500	700	700	500	3,024	9,229	7	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	150	150	8	
670	7,015,000	9,348	1,600	2,400	23,475	19,172	60,735	9	
190	2,450,000	3,675	406	580	5,195	4,070	16,528	10	
2	10,224,000	12,780	.....	.....	3,927	396,748	414,679	11	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12	Exploité par le Qué.-Central.
.....	3,078,016	8,352	8,424	11,644	542	13,404	34,137	13	
308	5,880,214	8,739	80	120	900	761	11,320	14	
1,000	16,341,500	23,345	362	480	14,952	20,924	86,358	15	
495	1,087,662	1,675	2,337	3,675	6,669	8,209	20,860	16	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,695	17	Pas de détails.
210,437	623,459,371	912,853	169,409	301,541	882,956	3,076,465	7,128,973	18	
.....	1,106,400	1,098	704	1,042	358	1,500	4,244	19	
12	24,320	40	2,000	1,600	.....	*33,056	35,110	20	* Houille.
514,056	1,478,212,953	2,078,835	590,017	950,021	2,058,336	6,159,235	14,778,087		

N° 5.—ETAT sommaire du fret transporté,

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie.	Farine.		Grain.		Bes-
			Barils.	Ton'x.	Boisseaux.	Ton'x.	Nombre.
	Report	10,287·40	8,420,176	844,552	87,591,787	2,166,357	2,629,051
21	Kent-Nord	27·00	8,809	880	3,000	87	211
22	Kingston et Pembroke	112·75	3,000	300	171,000	4,130	630
23	Basses-Laurentides	22·00	.....	.....	.....	.....	.....
24	L'Assomption	3·00	1,300	120	.....	.....	.....
25	Lac Erié, Essex et Détroit	38·00	1,152	142	69,226	1,868	2,409
26	Cie du chemin de fer de colonisation du Lac Témiscamingue	15·20	2,590	259	18,318	426	.....
27	Manitoba et Nord-Ouest 217·24; Saskatchewan et Ouest 15·47	232·71	22,173	2,209	822,407	21,816	2,301
28	Vallée de la Massawippi	34·00	6,400	640	229,964	5,348	5,100
29	Montréal et Sorel	44·67	.....	.....	.....	.....	.....
30	Montréal et Lac Maskinongé	7·00	.....	.....	.....	.....	.....
31	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	317,731	30,535	7,290,639	155,399	190,439
32	Napanee, Tamworth et Québec	28·50	8,330	833	39,600	965	1,800
33	Nouveau-Brunswick 174·00; Nouv.-Brunswick et Canada. 127·00; Saint-Jean et Maine 92·00; Frédéricton 22·50	415·50	120,616	12,061	303,237	5,434	44,657
34	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-E.	36·00	12,060	1,206	14,175	243	1,090
35	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick	116·00	14,066	1,407	61,318	1,073	1,148
36	Cie Houillère et de Navigation du N.-O.	109·50	6,220	622	14,287	243	140
37	Nosbonsing et Nipissingue	5·50	.....	.....	.....	.....	.....
38	Jonction du Pacifique à Pontiac	61·00	10,262	1,026	27,263	683	2,761
39	Québec et Lac Saint-Jean	177·00	4,800	480	4,800	120	125
40	Québec-Central	154·00	76,830	7,683	103,114	2,398	6,270
41	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	328,302	31,566	7,332,027	156,413	190,616
42	Ligne Directe	82·50	6,660	660	9,056	184	234
43	Sud-Est 152·00; Montréal, Portland et Boston 45·00; Jonction du Lac Champlain et du Saint-Laurent 63·00	260·00	108,850	10,885	360,383	8,381	30,180
44	Sainte-Catherine et Niagara-Central	12·35	3,750	375	18,000	540	.....
45	Pont de St-Jean et prolong. du ch. de fer.	1·75	.....	.....	.....	.....	.....
46	St-Louis, Richibouctou et Bouctouche	7·00	.....	.....	.....	.....	.....
47	Témiscouata	81·00	7,020	702	4,100	123	30
48	Mille-Iles	4·08	.....	.....	.....	.....	750
49	Comtés de l'Ouest	67·00	7,551	755	1,364	25	421
50	Windsor et Annapolis 84·00; Embranchement de Windsor 32·00	116·000	46,752	4,675	.....	.....	17,538
	Total	12,628·01	9,545,390	954,573	104,489,065	2,532,393	3,128,901

fret transporté, etc.—*Fin.*

tiaux.	Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.		Bois de chauffage.		Articles manufacturés.	Tous autres articles.	Total du poids transporté	Numéro.	Observations.
Ton'x.	Pieds.	Ton'x.	Cordes.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.		
514,056	1,478,212,953	2,078,835	590,017	950,021	2,058,336	6,159,235	14,778,087		
100	2,827,000	3,649	.....	.....	2,600	2,500	9,816	21	
315	69,350,000	104,025	9,618	17,790	18,132	11,775	156,467	22	
.....	3,476,192	5,724	10,103	13,236	.....	486	19,446	23	
.....	131,328	216	.....	.....	57	274	667	24	
739	38,920	1,363	430	644	348	5,248	10,352	25	
.....	.....	.....	.....	.....	446	581	1,712	26	
1,259	4,017,000	6,026	730	1,145	16,377	1,252	50,084	27	
1,020	15,120,960	24,870	.....	.....	.....	80,970	112,848	28	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,484	3,484	29	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30	N'a par transmis de rapport.
32,411	37,390,000	46,704	19	34	124,168	289,384	678,635	31	
990	1,300,000	1,282	7,035	12,292	6,462	10,703	33,527	32	
5,168	42,266,000	53,490	9,980	13,851	170,962	34,953	295,919	33	
111	5,680,000	8,520	651	977	1,329	20,180	32,566	34	
254	10,902,990	17,367	2,808	3,900	1,527	14,736	40,264	35	
70	2,487,766	4,975	.....	.....	1,144	86,001	93,055	36	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	*267,000	37	*Billots de sciage.
285	621,064	4,318	731	1,182	2,777	973	11,244	38	
75	22,560,000	33,840	26,700	44,520	7,965	9,825	96,825	39	
1,254	26,962,584	44,348	6,614	9,829	148	58,261	122,924	40	
32,476	38,219,000	47,740	1,172	1,393	125,348	289,676	684,612	41	
63	4,132,000	5,945	649	982	1,565	3,374	12,774	42	Ci-devant Grand Sud, rapport de 1888.
6,036	40,736,000	67,000	.....	.....	59,320	67,445	219,067	43	
.....	.....	.....	.....	.....	1,000	11,843	13,758	44	[c. de f. N.-B.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	75,466	45	Exploité par le
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	46	N'a pas transmis de rapport.
15	600,000	720	1,395	1,860	367	427	4,214	47	
400	118,000,000	1,290	.....	.....	9,261	2,000	12,951	48	
142	12,084,000	15,420	2,252	3,670	2,270	443	22,725	49	
3,287	7,868,870	9,836	1,437	2,053	15,475	32,811	68,137	50	
600,526	1,946,986,627	2,587,503	672,431	1,078,379	2,627,384	7,198,841	17,928,626		

N° 6.—ETAT SOMMAIRE des recettes, pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Numéro	Nom du chemin de fer.		Longueur de la ligne.	Transport des voyageurs.	Transport des marchandises.	Malles-poste et fret par messageries.	Autres sources.	Total.	Observations.
				$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
1	Albert	47·75	50·75	5,642 28	12,178 74	2,396 16	672 45	20,889 63	
	Embranchement de Harvey	3·00							
2	Cie de Navigation de la Baie de Quinté		3·50	2,708 65	16,233 41	1,070 30	1,095 22	21,107 58	
3	Atlantique du Canada		138·40	110,790 65	333,919 81	24,639 50	46,022 56	515,372 52	
4	Canada-Sud	365·11	378·91	1,201,388 97	2,803,088 85	145,265 32	4,223 85	4,153,966 99	
	Leamington et Sainte-Claire	13·80							
5	Chemins de fer de l'Etat :—								
	Intercolonial		891·60	867,170 70	1,882,361 01	145,832 64	.....	2,895,364 35	
	Ile du Prince-Edouard		210·60	74,631 01	79,594 05	16,755 00	389 50	171,369 56	
	Prolongement-Est		80·00	39,075 77	26,733 43	6,300 70	326 75	72,436 65	
6	Canadien du Pacifique	3,415·30	4,973·40	4,127,319 41	8,095,114 47	550,330 99	243,846 94	13,016,611 81	
	Atlantique et Nord-Ouest	336·10							
	Rive-Nord	206·10							
	Saint-Laurent et Ottawa	56·50							
	Toronto, Grey et Bruce	188·70							
	Ontario et Québec	339·00							
	Credit-Valley	175·20							
	Pacifique d'Ontario-Ouest	26·60							
	Colonisation Sud-Ouest du Manitoba	211·20							
	Jonction de Guelph	15·50							
	Jonct. de Toronto à Strachan Avenue	3·20							
7	Caraquette		68·00	5,308 53	11,260 51	1,641 12	.....	18,210 16	
8	Carillon et Grenville		13·00	2,713 49	348 62	.....	.....	3,062 11	
9	Ontario-Central		104·00	37,003 50	53,296 92	6,925 58	3,140 72	100,366 72	
10	Embranchement de Chatham		11·00	3,020 05	12,555 53	1,229 21	.....	16,804 79	
11	Cie de ch. de fer et des houillères de Cumberland		32·00	8,491 55	27,914 31	1,332 84	62,086 20	99,824 90	
12	Dominion Lime Co.		4·80	.....	.....	.....	.....	.....	Exploité par le Québec-Central.
13	Comté de Drummond		13·00	208 00	15,392 85	.....	.....	15,600 85	
14	Elgin, Petitcodiac et Havelock		27·75	2,206 02	9,438 80	633 93	161 39	12,440 14	
15	Erié et Huron		73·12	54,151 28	56,993 97	5,153 40	969 60	117,268 25	
16	Esquimalt et Nanaïmo		78·00	60,794 47	36,134 10	3,893 76	1,317 50	102,139 83	
17	Frédéricton et Cie du pont du ch. de fer de Ste-Marie		1·33	304 10	1,242 24	.....	.....	1,546 34	
18	Grand-Tronc	879·59	3,114·00	5,532,749 41	11,061,589 36	636,476 18	95,994 30	17,326,809 25	
	Buffalo et Lac Huron	162·00							
	G. T., Baie Georgienne et Lac Erié	172·75							
	Norfolk-Sud	17·00							
	Jonction de Montréal et Champlain	81·25							
	Grand-Occidental	537·72							
	London et Port-Stanley	23·84							
	Wellington, Grey et Bruce	168·09							
	London, Huron et Bruce	68·89							
	Brantford, Norfolk et Port Burwell	34·73							

	Midland ..... 165·75							
	Toronto et Nipissingue ..... 111·50							
	Grande-Jonction ..... 85·40							
	Whitby, Port-Perry et Lindsay ..... 46·50							
	Victoria (Lindsay à Haliburton) ..... 53·25							
	Nord ..... 205·37							
	Jonction du Nord et du Pacifique ..... 111·37							
	Hamilton et Nord-Ouest ..... 173·90							
	Jonction de Madoc à Bridgewater ..... 8·60							
	Union Jacques-Cartier ..... 6·50							
19	Grand-Nord	7·84	1,079 24	1,908 89	151 68	.....	3,139 81	
20	Joggins	13·00	2,423 07	11,170 48	.....	.....	13,593 55	
21	Kent-Nord	27·00	3,421 96	10,022 00	835 00	.....	14,278 90	
22	Kingston et Pembroke	112·75	41,348 90	135,365 17	8,613 01	23,339 49	208,666 57	
23	Basses Laurentides	22·00	.....	7,692 27	.....	.....	7,692 27	Pour 7 mois.
24	L'Assomption	3·00	1,363 00	252 16	258 35	6 91	1,880 42	
25	Lac Erié, Essex et Rivière Détroit	38·00	9,474 91	9,784 88	.....	73 20	19,332 99	
26	Cie de ch. de fer de Colon. du Lac Témiscamingue ...	15·20	8,978 22	22,264 47	150 00	.....	31,392 69	
27	Manitoba et Nord-Ouest ..... 217·24	232·71	44,105 29	111,821 68	6,315 20	4,505 47	166,747 64	
	Saskatchewan et Ouest ..... 15·47							
28	Vallée de la Massawippi	34·00	61,218 65	87,050 93	1,971 90	1,500 00	151,741 48	
29	Montréal et Sorel	44·67	5,210 84	1,742 42	914 59	.....	7,867 85	Pour 4 mois.
30	Montréal et Lac Maskinongé	10·00	.....	.....	.....	.....	.....	N'a pas transmis de rapport.
31	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	50,667 34	106,819 99	7,061 80	.....	164,549 13	
32	Napanee, Tamworth et Québec	28·50	8,731 68	19,229 79	3,437 52	296 05	31,695 04	
33	Nouveau-Brunswick ..... 174·00	415·50	293,279 77	537,154 15	33,120 64	36,233 31	899,787 87	
	Nouveau-Brunswick et Canada ..... 127·00							
	Saint-Jean et Maine ..... 92·00							
	Frédéricton ..... 22·50							
34	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	36·00	6,056 76	13,699 72	759 21	44 40	20,560 09	
35	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick	116·00	18,720 11	29,916 39	1,308 12	7,179 23	57,123 85	
36	Nosbonsing et Nipissingue	5·50	.....	45,746 00	.....	.....	45,746 00	
37	Cie de Houille et de Navigation du Nord-Ouest ...	109·50	9,969 67	163,570 79	4,307 62	.....	177,848 08	
38	Jonction du Pacifique à Pontiac	61 00	16,781 71	13,466 90	2,351 36	357 26	32,957 23	
39	Québec et Lac Saint-Jean	177·00	33,814 36	101,298 00	7,845 65	in foregoing.	142,958 01	
40	Québec-Central	154·00	98,294 91	154,048 93	9,515 34	2,147 65	264,006 83	
41	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	20,110 94	34,061 72	3,933 95	.....	58,106 61	
42	Ligne de la Rive	82·50	11,283 25	13,706 14	2,036 77	640 38	27,666 54	Ci-devant ch. de fer Grand-Sud; rapport de 1888.
43	Sud-East ..... 152·00	260·00	185,303 81	310,656 49	17,753 93	15,358 27	529,072 50	
	Montréal, Portland et Boston ..... 45·00							
	Jonct. du Lac Champlain et St-Laurent. 63·00							
44	Sainte-Catherine et Niagara Central	12·35	2,638 20	5,474 44	.....	.....	8,112 64	
45	Pont de Saint-Jean et de Prolongement	1·75	18,505 21	23,122 14	847 41	.....	42,474 76	
46	Saint-Louis, Richibouctou et Bouctouche	7·00	.....	.....	.....	.....	.....	N'a pas transmis de rapport.
47	Témiscouata	81·00	3,268 16	5,958 16	18 20	.....	9,144 52	
48	Milles-Iles	4·08	4,672 01	8,588 39	1,261 74	1,808 07	16,330 21	
49	Comtés de l'Ouest	67·00	35,389 48	20,877 30	3,673 06	405 24	60,345 08	
50	Windsor et Annapolis ..... 84·00	116·00	110,919 67	129,187 40	12,844 18	552 51	253,503 76	
	Embranchement de Windsor ..... 32·00							
		12,628·01	13,242,708 90	26,671,049 17	1,681,162 86	554,694 42	42,149,615 35	

N° 7.—ETAT sommaire des frais d'exploitation pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Numéro	Nom du chemin de fer.		Longueur de la ligne.	Entretien de la voie et des bâtiments, etc.	Service et réparat. des locomotives.	Service et réparations des wagons.	Frais généraux d'exploitation.	Total.	Observations.
				$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
1	Albert	47·75	50·75	6,305 09	6,270 37	623 30	7,539 42	20,738 18	
	Embranchement de Harvey	3·00							
2	Cie de ch. de fer et de navigation de la Baie de Quinté		3·50	2,304 37	8,431 00	613 20	4,677 51	16,026 08	
3	Canada-Atlantique		138·40	57,312 15	114,567 88	27,232 50	108,057 48	307,170 01	
4	Sud du Canada	365·11	378·91	405,128 53	799,945 45	289,771 33	1,404,588 34	2,899,433 65	
	Leamington et Sainte-Claire	13·80							
5	Chemins de fer de l'Etat :—								
	Intercolonial		891·00	789,678 18	1,107,338 19	448,694 33	808,217 99	3,153,928 69	
	Ile du Prince-Edouard		210·60	112,635 46	60,357 88	17,608 10	56,958 00	247,559 44	
	Prolongement-Est		80·00	38,281 32	20,176 01	6,322 67	25,939 04	90,719 04	
6	Canadien du Pacifique	3415·30	4973·40	2,172,350 77	2,997,740 27	456,961 88	3,370,259 13	8,997,312 05	
	Atlantique et Nord-Ouest	336·10							
	Rive-Nord	206·10							
	Saint-Laurent et Ottawa	56·50							
	Toronto, Grey et Bruce	188·70							
	Ontario et Québec	339·00							
	Credit-Valley	175·20							
	Pacifique d'Ontario-Ouest	26·60							
	Manitoba et Colonisation du Sud-Ouest	211·20							
	Jonction de Guelph	15·50							
	Jonct. de Toronto à l'avenue de Strachan	3·20							
7	Caraquette		68·00	11,916 12	9,922 00	400 00	5,171 11	27,409 23	
8	Carillon et Grenville		13·00	.....	.....	.....	.....	3,907 14	Pas de détails.
9	Ontario-Central		104·00	30,991 78	24,160 58	3,668 17	36,104 85	94,925 38	
10	Embranchement de Chatham		11·00	5,660 41	5,048 64	900 00	1,620 00	13,229 05	
11	Cie de chemin de fer et des houillères de Cumberland		32·00	16,041 84	19,331 56	4,896 30	10,615 85	50,885 55	
12	Dominion Lime Co		4·80	.....	.....	.....	.....	.....	Exploité par le Québec-Central.
13	Comté de Drummond		13·00	3,845 73	4,840 19	239 52	837 26	9,762 70	
14	Elgin, Petitcodiac et Havelock		27·75	1,508 94	3,079 30	73 30	2,008 87	6,670 41	
15	Erié et Huron		73·12	20,736 20	28,922 95	4,846 40	27,757 15	82,262 70	
16	Esquimalt et Nanaïmo		78·00	39,205 44	25,572 30	10,361 58	30,228 33	105,367 65	
17	Frédéricton et Cie du pont du ch. de fer de Sainte-Marie		1·38	.....	.....	.....	1,300 00	1,300 00	
18	Grand-Tronc	879·59	3114·00	2,402,539 76	4,144,796 05	1,296,229 56	4,349,687 48	12,193,252 85	
	Buffalo et Lac Huron	162·00							
	G.-T., Baie Georgienne et Lac Erié	172·75							
	Norfolk-Sud	17·00							
	Jonction de Montréal et Champlain	81·25							
	Grand-Occidental	537·72							
	London et Port-Stanley	23·84							
	Wellington, Grey et Bruce	168·09							
	London, Huron et Bruce	68·89							
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell	34·73							

	Midland	165·75						
	Toronto et Nipissingue	111·50						
	Grande-Jonction	85·40						
	Whitby, Port-Perry et Lindsay	46·50						
	Victoria (Lindsay à Haliburton)	53·25						
	Nord	205·37						
	Nord et Jonction du Pacifique	111·37						
	Hamilton et Nord-Ouest	173·90						
	Jonction de Madoc et Bridgewater	8·60						
	Union Jacques-Cartier	6·50						
19	Grand-Nord		7·84	1,643 60	.....	.....	1,496 21	3,139 81	
20	Joggins		13·00	2,502 69	3,631 90	63 61	3,086 85	9,285 05	
21	Kent-Nord		27·00	4,000 00	6,000 00	400 00	2,500 00	12,900 00	
22	Kingston et Pembroke		112·75	32,717 18	62,830 27	11,524 26	41,893 33	148,965 04	
23	Basses-Laurentides		22·00	1,487 00	1,860 00	.....	1,700 00	5,047 00	
24	L'Assomption		3·00	224 58	1,751 20	89 16	562 97	2,627 91	
25	Lac Erié, Essex et Détroit		38·00	3,736 32	3,972 16	245 35	5,928 64	13,882 47	
26	Cie de ch. de fer de Colonisation du Lac Témiscamingue		15·20	17,217 91	2,245 00	.....	3,275 09	22,738 00	
27	Manitoba et Nord-Ouest	217·24	232·71	67,081 97	50,987 23	12,833 86	52.727 32	183,630 38	
	Saskatchewan et Ouest	15·47							
28	Vallée de la Massawippi		34·00	32,299 25	30,863 04	8,558 25	37,636 69	109,357 23	
29	Montréal et Sorel		44·67	1,440 52	502 57	.....	5,101 97	7,045 06	Pour 4 mois.
30	Montréal et Lac Maskinongé		10·00	.....	.....	.....	.....	.....	Pas de rapport.
31	Montréal et Jonction du Vermont		23·60	16,857 26	40,497 45	26,666 79	27,881 48	111,902 98	
32	Napanee, Tamworth et Québec		28·50	7,082 91	7,498 31	703 05	10,474 12	25,758 39	
33	Nouveau-Brunswick	174·00	415·50	197,946 23	197,756 35	55,642 90	158,746 15	610,091 63	
	Nouveau-Brunswick et Canada	127·00							
	Saint-Jean et Maine	92·00							
	Frédéricton	22·50							
34	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard		36·00	4,144 47	5,147 74	205 71	2,643 33	12,141 25	
35	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick		116·00	17,595 11	7,777 39	7,079 36	22,111 17	54,563 03	
36	Cie des Houillères et de Navigation du Nord-Ouest		109·50	30,547 16	32,369 63	8,015 75	45,218 35	116,150 89	
37	Nosbonsing et Nipissingue		5·50	10,727 70	10,330 70	3,170 00	18,718 20	42,946 60	
38	Pontiac et Jonction du Pacifique		61·00	14,604 64	7,107 65	2,090 94	7,866 31	31,669 54	
39	Québec et Lac Saint-Jean		177·00	32,519 65	42,841 00	9,644 24	24,532 24	109,537 13	
40	Québec-Central		154·00	53.367 14	50,446 32	11,246 25	72,938 39	187,998 10	
41	Stanstead, Shefford et Chambly		43·00	20,418 34	14,704 28	3,219 33	15,187 71	53,529 66	
42	Ligne de la Rive *(Shore Line)*		82·50	19,443 81	15,948 79	1,798 42	9,176 24	46,367 26	Ancien Grand-Sud, rapport de 1888.
43	Sud-Est	152·00	260·00	173,885 13	134,361 70	41,424 65	159,996 32	509,667 80	
	Montréal, Portland et Boston	45·00							
	Lac Champlain et Saint-Laurent	63·00							
44	Sainte-Catherine et Niagara-Central		12·35	5,098 44	1,480 95	217 44	2,229 39	9,026 22	
45	Pont de Saint-Jean et prolongement de chemin de fer		1·75	13,557 92	.....	.....	585 45	14,143 37	
46	Saint-Louis, Richibouctou et Bouctouche		7·00	.....	.....	.....	.....	.....	Pas de rapport.
47	Témiscouata		81·00	9,531 98	5,383 76	373 95	7,681 56	22,971 25	
48	Mille-Iles		4·08	3,413 88	3,180 26	.....	5,479 42	12,073 56	
49	Comtés de l'Ouest		67·00	25,535 97	11,168 36	3,646 23	13,281 38	53,631 94	
50	Windsor et Annapolis	84·00	116·00	81,777 68	35,139 74	12,266 62	44,212 16	173,396 20	
	Embranchement de Windsor	32·00							
			12,628·01	7,018,848 53	10,168,284 37	2,790,568 26	11,056,436 25	31,038,045 35	

N° 8.—SOMMAIRE DES ACCIDENTS

Numéro.	Nom du chemin de fer.		Nombre de milles.	Voyageurs, employés ou autres.	Tombés des wagons ou de la locomotive — Tués.	Tombés des wagons ou de la locomotive — Blessés.	Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la loc. en mouv. — Tués.	Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la loc. en mouv. — Blessés.
1	Albert	47·75	50·75	Employé	....	....	....	....
	Embranchement de Harvey	3·00						
2	Baie de Quinté et Cie de Navigation		3·50	....	....	....	....	....
3	Canada-Atlantique		138·40	Employés	....	....	....	....
4	Canada Sud	365·11	378·91	Voyageurs	....	2	....	....
				Employés	....	2	2	6
				Autres	....	....	....	....
5	Chemins de fer de l'Etat—							
	Intercolonial		891·00	Voyageurs	....	....	....	4
				Employés	4	12	....	3
				Autres	....	3	....	1
	Prolongement-Est		80·00	Employés	3	....	....	....
				Autres	....	....	....	....
	Ile du Prince-Edouard		210·60	Employés	1	1	....	....
6	Canadien du Pacifique	3,415·30	4,973·40	Voyageurs	1	4	3	6
	Atlantique et Nord-Ouest	336·10		Employés	8	21	2	14
	Rive-Nord	206·10		Autres	1	....	2	2
	Saint-Laurent et Ottawa	56·50						
	Toronto, Grey et Bruce	188·70						
	Ontario et Québec	339·00						
	Credit-Valley	175·20						
	Pacifique d'Ontario-Ouest	26·60						
	Colonisation Sud-Ouest du Manitoba	211·20						
	Jonction de Guelph	15·50						
	Jonction de Toronto et Avenue Strachan	3·20						
7	Caraquette		68·00	....	....	....	....	....
8	Carillon et Grenville		13.00	....	....	....	....	....
9	Ontario-Central		104·00	Employés	....	1	....	....
				Autres	....	....	....	....
10	Embranchement de Chatham		11·00	....	....	....	....	....
11	Cie de ch. de fer et des Houillères de Cumberland		32·00	....	....	....	....	....
12	Dominion Lime Co		4·80	....	....	....	....	....
13	Comté de Drummond		13·00	....	....	....	....	....
14	Elgin, Petitcodiac et Havelock		27·75	....	....	....	....	....
15	Erié et Huron		73·12	Employés	....	....	....	....
				Autres	....	....	....	....
16	Esquimalt et Nanaïmo		78·00	Autres	....	....	....	....
17	Cie de ch. de fer et de pont de Frédéricton et Ste-Marie		1·33	....	....	....	....	....
18	Grand-Tronc	879·59	3,114·00	Voyageurs	1	3	2	7
	Buffalo et Lac Huron	162·00		Employés	7	35	4	7
	Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Erié.	172·75		Autres	2	....	2	15
	Norfolk-Sud	17·00						
	Jonction de Montréal et Champlain	81·25						
	Grand-Ouest	537·72						
	London et Port-Stanley	23·84						
	Wellington, Grey et Bruce	168·09						
	London, Huron et Bruce	68·89						
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell	34·73						
	Midland	165·75						
	Toronto et Nipissingue	111·50						
	Grande-Jonction	85·40						
	Whitby, Port-Perry et Lindsay	46·50						
	Victoria (Lindsay à Haliburton)	53·25						
	Nord	205·37						
	Nord et Jonction du Pacifique	111·37						
	Hamilton et Nord-Ouest	173·90						
	Jonction de Madoc à Bridgewater	8·60						
	Union Jacques-Cartier	·50						
	A reporter		10,266·56	....	28	84	17	65

pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

A l'ouvrage ou sur la voie, formation des convois.		Sortant les bras ou la tête par les fenêtres.		Attelant des wagons.		Collisions, ou déraillements.		Passant ou étant sur la voie.		Explosions.		Frappant sur des ponts.		Autres circonstances		Totaux.		
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Numéro.
....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	
....	2	....	....	....	4	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	6	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	
....	....	....	....	....	27	....	2	2	2	....	....	....	1	....	11	4	51	
....	....	....	....	....	....	....	....	3	9	....	....	....	....	....	....	3	9	
....	....	....	....	....	....	....	2	....	1	....	....	....	....	1	1	1	8	
4	6	....	....	1	40	3	6	1	4	....	....	....	....	1	44	14	115	
....	....	....	....	....	1	....	....	5	10	....	....	....	....	....	2	5	17	
....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	1	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	....	
....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	1	3	
....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	2	4	13	
1	11	....	....	....	101	7	8	3	5	....	....	1	....	6	52	28	212	6
....	....	....	....	....	1	....	....	19	16	....	....	....	....	1	8	23	27	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	7
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	8
....	....	....	....	....	3	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	4	9
....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	....	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	10
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	11
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	12
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	13
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	14
....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	15
....	....	....	....	....	....	....	....	3	....	....	....	....	....	....	....	3	....	
....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	....	16
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	17
....	....	....	....	....	....	25	66	1	....	....	....	....	....	....	1	29	77	
....	3	....	....	7	149	6	17	4	10	....	....	....	1	5	7	33	229	18
....	....	....	....	....	....	....	....	37	60	....	....	....	....	1	4	42	79	
5	22	....	....	8	329	41	103	81	117	....	....	1	2	16	133	197	855	

N° 8.—SOMMAIRE DES ACCIDENTS

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles.	Voyageurs, employés ou autres.	Tombés des wagons ou de la locomotive. Tués.	Tombés des wagons ou de la locomotive. Blessés.	Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la loc. en mouv. Tués.	Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la loc. en mouv. Blessés.
	Report	10,266·56		28	84	17	65
19	Grand-Nord	8·84					
20	Joggins	13·00					
21	Kent-Nord	27·00					
22	Kingston et Pembroke	112·75					
23	Basses Laurentides	22·00					
24	L'Assomption	3·00					
25	Lac Erié, Essex et Détroit	38·00					
26	Cie de ch. de fer de Colonis. du Lac Témiscamingue	15·20					
27	Manitoba et Nord-Ouest 217·14 Saskatchewan et Ouest 15·47	232·71	Employés				
28	Vallée de la Massawippi	34·00	Employé				
29	Montréal et Sorel	44·67					
30	Montréal et Lac Maskinongé	10·00					
31	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	Voyageurs				
32	Napanee, Tamworth et Québec	28·50					
33	Nouveau-Brunswick 174·00 Nouveau-Brunswick et Canada 127·00 Saint-Jean et Maine 92·00 Frédéricton 22·50	415·50	Voyageurs Employés Autres				1 1
34	Nouveau-Brunswick et Ile Prince-Edouard	36·00					
35	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick	116·00					
36	Cie des houillères et de navigation du Nord-Ouest	109·50					
37	Nosbonsing et Nipissingue	5·50					
38	Pontiac et Jonction du Pacifique	61·00	Employés				
39	Québec et Lac Saint-Jean	177·00	Employés	1		1	
40	Québec-Central	154·00	Voyageurs				
41	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	Voyageurs Employés Autres	1	1		
42	Ligne de la Rive (ci-devant Grand-Sud)	82·50					
43	Sud-Est 152·00 Montréal, Portland et Boston 45·00 Lac Champlain et jonction du Saint-Laurent 63·00	260·00	Employés Autres		3		
44	Sainte-Catherine et Niagara Central é	12·35					
45	Cie de Pont de Saint-Jean et de prolongem. de ch. de fer	1·75					
46	Saint-Louis, Richibouctou et Bouctouche	7·00					
47	Témiscouata	81·00					
48	Mille-Iles	4·08					
49	Comtés de l'Ouest	67·00					
50	Windsor et Annapolis	116·00	Autres				
	Totaux	12,648·06		30	88	18	67

pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

A l'ouvrage ou sur la voie, formation des convois.		Sortant les bras ou la tête par les fenêtres.		Attelant des wagons.		Collisions ou déraillements.		Passant ou étant sur la voie.		Explosions.		Frappant sur des ponts.		Autres causes.		Totaux.		
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Numéro.
5	22	....	....	8	329	41	103	81	117	....	....	1	2	16	133	197	855	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	19
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	20
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	21
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	22
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	23
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	24
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	25
....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	27
....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	28
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	29
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	30
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	1	....	31
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	32
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	33
....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	1	
....	....	....	....	....	....	....	....	1	2	....	....	....	....	....	....	1	2	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	34
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	35
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	36
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	37
....	....	....	....	....	1	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	38
....	....	....	....	....	1	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	2	2	39
....	....	....	....	....	....	....	1	1	....	....	....	....	....	....	....	1	1	40
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	41
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	
....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	....	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	42
....	....	....	....	....	4	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	7	43
....	....	....	....	....	....	....	....	2	....	....	....	....	....	....	1	2	1	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	44
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	45
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	46
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	47
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	48
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	49
....	....	....	....	....	....	....	....	3	....	....	....	....	....	....	....	3	....	50
5	22	....	....	8	37	41	105	90	120	....	....	2	2	16	134	210	875	

N° 9.—Voies ferrées appartenant à des propriétaires de mines de houille et de fer, pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Nom.	Longueur de la voie.	Largeur.	Nombre de locomotives.	Nombre de wagons.	Observations.
Nouvelle-Ecosse.					
Cie houillère Internationale	8·00	4.8½	4	118	
Cie houillère d'Acadie	6·00	4·8½	2	.....	Wagons fournis par l'Intercolonial.
Cie de fer de Londonderry	11·00	4·8½	3	24	
do do	3·00	3·0	2	27	
Albion	3·00	4·8½	3	180	
	31·00		14	349	
Cap-Breton.					
Old Bridgeport	·75	4·8½	....	....	Matériel roulant fourni par la Cie houillère Internationale.
Association générale des Mines—					
Sidney	4·80	4·8½	3	208	
Victoria	5·00	4·8½	2	117	
Sydney et Louisburg	43·00	3·0	3	224	
Gowrie	1·50	3·6	2	123	
Internationale	12·00	4·8½	3	176	
Calédonia	2·25	4·8½	2	120	
	69·30		15	968	

N° 10—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer—construits et en voie de construction—par les gouvernments, pour l'exercice terminé le 30 juin 1889.

Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Albert	15,000 00		14,665 45			
Albert-Sud			51,200 00			
Baie des Chaleurs			620,000 00			
Belleville et Hastings-Nord			22,400 00			
Jonction de Beauharnois			96,000 00			
Brantford, Waterloo et Lac Erié			57,600 00			
Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie			192,000 00			
Bouctouche et Moncton			102,400 00			
Canada-Atlantique			314,400 00			
Canada-Central			1,525,250 00			
Canadien du Pacifique			55,172,713 71			
Cap-Breton			1,849,228 09			
Caraquette			224,000 00			
Central du Nouveau-Brunswick			211,512 54			
Embranchement de Chatham			24,439 84			
Vallée de Cornwallis			44,800 00			
Chemin de fer de Cumberland et Compagnie Houillère			44,800 00			
Comté de Drummond			110,400 00			
Dominion Lime Co			22,400 00			
Prolongement-Est			1,318,731 49			
Elgin, Petitcodiac et Havelock			82,652 82			
Erié et Huron			96,000 00			
Esquimalt et Nanaïmo			750,000 00			
Frédéricton et Cie du pont du chemin de fer de Sainte-Marie	300,000 00		30,000 00			
Grand-Tronc	15,142,633 33					
do Baie Georgienne et Lac Erié			48,000 00			
Grand-Oriental			192,000 00			
Grand-Nord			89,600 00			
Jonction de Guelph			51,200 00			
Embranchement de Harvey			9,600 00			
Hereford			156,800 00			
Intercolonial			46,542,987 33			
International			156,800 00			
Irondale, Bancroft et Ottawa			160,000 00			
Union Jacques-Cartier			20,000 00			
A reporter	15,457,633 33		110,404,587.27			

N° 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les gouvernements—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	15,457,633 33		110,404,581 27			
Joggins			58,400 00			
Kent-Nord			58,334 87			
Kingston et Pembroke			48,000 00			
L'Assomption			11,200 00			
Lac Erié, Essex et Détroit			118,400 00			
Colonisation du Lac Témiscamingue			113,200 00			
Leamington et Sainte-Claire			51,200 00			
Basses Laurentides			217,600 00			
Vallée de la Massawippi			80,000 00			
Montréal et Lac Maskinongé			32,000 00			
Montréal et Jonction de Champlain			103,600 00			
Montréal et Sorel			72,000 00			
Montréal et Ouest			361,270 00			
Napanee, Tamworth et Québec			204,400 00			
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard			118,400 00			
Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick			320,000 00			
Nord et Jonction du Pacifique			1,320,000 00			
Central, Nouvelle-Ecosse			256,000 00			
Oxford et New-Glasgow			1,281,254 97			
Ottawa et Vallée de la Gatineau			320,000 00			
Pontiac et Jonction du Pacifique			313,100 00			
Pontiac et Renfrew			19,200 00			
Ile du Prince-Edouard			3,741,780 89			
Québec et Lac Saint-Jean			935,095 00			
Québec-Central			348,342 00			
Québec, Montmorency et Charlevoix			96,000 00			
Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, Québec à Montréal			†954,000 00			
do do Montréal à Ottawa			†1,440,000 00			
Sainte-Catherine et Niagara-Central			102,400 00			
Saint-Louis, Richibouctou et Bouctouche			22,400 00			
Pont de Saint-Jean et prolongement du chemin de fer	433,900 00					
Vallée de Saint-Jean et Rivière-du-Loup			140,800 00			
Norfolk-Sud			54,400 00			
Vallée de la Stewiacke et Lansdowne			80,000 00			
Témiscouata			598,000 00			
Mille-Iles			54,400 00			

Toronto, Grey et Bruce			17,312 00			
Pacifique d'Ontario-Ouest			256,000 00			
Windsor et Annapolis			1,089,674 00			
		15,891,533 33		125,812,745 00		
GOUVERNEMENT D'ONTARIO.						
Canada-Atlantique			270,000 00			
Canada-Central			1,479,000 00			
Canada-Sud			147,858 65			
Ontario-Central			126,500 00			
Cobourg, Blairton et Marmora	26,000 00		18,740 00			
Credit-Valley			531,000 00			
Erié et Huron			83,000 00			
Grande-Jonction			182,500 00			
Baie Georgienne et Lac Erié			336,000 00			
Hamilton et Nord-Ouest			565,020 00			
Kingston et Pembroke			456,493 00			
London, Huron et Bruce			178,630 08			
Midland			168,350 20			
Nord			196,188 00			
Toronto et Nipissingue			105,212 00			
Jonction du Lac Simcoe			53,000 00			
Toronto, Grey et Bruce			375,282 00			
Victoria			312,000 00			
Wellington, Grey et Bruce			241,276 00			
Whitby, Port-Perry et Lindsay			94,957 59			
		26,000 00		5,921,007 52		
GOUVERNEMENT DE QUÉBEC.						
Baie-des-Chaleurs			700,000 00			
Grand-Oriental			156,000 00			
Comté de Drummond			156,000 00			
Hereford			46,920 00			
International			391,122 02			
Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent			380,000 00			
Cie de chemin de fer de Colonisation du Lac Témiscamingue			113,200 00			
L'Assomption			7,350 00			
Lévis et Kennébec			†			
Vallée de Missisquoi			228,000 00			
Montréal et Jonction de Champlain			328,895 00			
Montréal, Portland et Boston			197,582 00			
Montréal et Ouest			350,000 00			
Ottawa et Vallée de la Gatineau			320,000 00			
Pontiac à la Jonction du Pacifique			600,000 00			
Quebec et Lac Saint-Jean			2,114,000 00			
A reporter		15,917,533 33	6,089,069 02	131,733,752 52		

* Le gouvernement fédéral paie au gouvernement de Québec 5 pour 100 par année sur ces deux montants.

† Y compris Québec-Central.

N° 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les gouvernements—*Fin.*

Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report		15,917,533.33	6,089,069 02	131,733,752 52		
GOUVERNEMENT DE QUÉBEC—*Fin.*						
Québec-Central			681,250 00			
Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	3,722,956 00		727,000 00			
Québec, Montmorenci et Charlevoix			162,000 00			
Sud-Est			444,000 00			
Témiscouata			462,000 00			
Waterloo et Magog			92,000 00			
		3,722,956 00		8,657,319 02		
GOUVERNEMENT DU NOUVEAU-BRUNSWICK.						
Albert			455,000 00			
Albert-Sud			52,500 00			
Bouctouche et Moncton			96,000 00			
Caraquette			180,000 00			
Central du Nouveau-Brunswick			132,000 00			
Embranchement de Chatham			32,000 00			
Frédéricton			230,000 00			
Grand-Sud			425,000 00			
Embranchement de Harvey			9,000 00			
Kent-Nord			135,000 00			
Nouveau-Brunswick			76,000 00			
Nouveau-Brunswick et Canada			575,000 00			
Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard			108,000 00			
Nord et Ouest			321,500 00			
Petitcodiac et Elgin (Elgin, Petitcodiac et Havelock)			107,500 00			
Saint-Martin et Upham			145,665 00			
Saint-Jean et Maine			‡880,000 00		300,000 00	
Vallée de Saint-Jean et Rivière-du-Loup			195,000 00			
Saint-Louis, Richibouctou et Bouctouche			21,000 00			
Témiscouata			36,000 00			
				4,212,165 00		300,000 00
GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ECOSSE.						
Cie de ch. de fer et des houillères d'Halifax et du Cap-Breton (Prolong.-Est)			643,545 00			
Joggins			38,400 00			

Central de la Nouvelle-Ecosse	.....	.....	411,119 94			
Springhill et Parrsboro' (Cie de ch. de fer et des Houillères de Cumberland)	.....	.....	189,030 93			
Vallée de Stewiacke et Lansdowne	.....	.....	80,000 00			
Comtés de l'Ouest	50,000 00	.....	679,100 00			
		50,000 00		2,041,195 87		
GOUVERNEMENT DU MANITOBA.						
Manitoba et Nord-Ouest	739,000 00					
Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba	900,000 00					
Nord du Pacifique et Manitoba	.....	.....	532,250 00			
Saskatchewan et Ouest	50,000 00			532,250 00		
Winnipeg et Baie-d'Hudson	256,000 00	.....	.....			
		1,945,000 00				
GOUVERNEMENT DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.						
Canadien du Pacifique	.....	.....	37,500 00			
				37,500 00		
Total, aide des gouvernements	.....	21,635,489 33	.....	147,214,182 41	.....	300,000 00

‡ Accordé au ci-devant chemin de fer Européen et Nord-Américain

N° 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités, 30 juin 1889.

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
ONTARIO.		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Deseronto	Compagnie de Navigation et Baie de Quinté.				5,000 00		
Ville de Brantford	Brantford, Waterloo et Lac Erié.			25,000 00			25,000 00
Township de Oakland	do do			9,000 00			
Village de Waterford	do do			5,000 00			
Ville de Brockville	Brockville, Westport et Sault Sainte-Marie			36,000 00	39,000 00		
Elizabethtown	do do			7,000 00			
En arrière de Yonge et Escott	do do			15,000 00			
do Leeds et Lansdowne	do do			5,000 00			
Bastard et Burgess	do do			28,000 00			
Crosby-Sud	do do			6,000 00			
Village de Newboro'	do do			4,000 00			
Crosby-Nord	do do			15,000 00	116,000 00		
Diverses municipalités	Buffalo et Lac Huron			966,000 00	966,000 00		
Renfrew	Canada-Central					30,000 00	
Horton	do					7,500 00	
Admaston	do					5,000 00	42,500 00
Comté d'Elgin	Canada-Southern			200,000 00			
Township de Townsend	do			30,000 00			
do Durham	do			15,000 00			
do Anderdon	do			15,000 00			
Ville de Saint-Thomas	do			25,000 00			
Township de Malden	do			15,000 00			
Ville d'Amherstburg	do			15,000 00			
Norwich-Sud	do			7,500 00	322,500 00		
Northumberland et Durham	Cobourg, Blairton et Marmora			113,500 00	113,500 00		
Village de Trenton	Ontario-Central			10,000 00			
Village de Wellington	do			2,500 00			
Ville de Picton	do			21,000 00			
Comté de Prince-Edouard	do			60,000 00	93,500 00		

do Oxford	Credit Valley			200,000 00			
do Wellington	do			135,000 00			
do Waterloo	do			110,000 00			
do Peel	do			75,000 00			
do Halton	do			70,000 00			
Cité de Toronto	do			350,000 00			
do Saint-Thomas	do			50,000 00			
Ville de Milton	do			30,000 00			
do Brampton	do			20,000 00			
do Ingersoll	do			10,000 00			
do Orangeville	do			15,000 00			
Village de Streetsville	do			20,000 00			
					1,085,000 00		
Comté de Kent	Erié et Huron			155,000 00			
Ville de Chatham	do			30,000 00			
do Dresden	do			20,500 00			
do Blenheim	do			11,000 00			
Village de Wallaceburg	do			11,000 00			
Township de Sombra	do			14,000 00			
do Sarnia	do			16,000 00			
					257,500 00		
do Woodhouse	Baie Georgienne et Lac Erié			15,000 00			
Ville de Simcoe	do	do		10,000 00			
Township de Norwich-Sud	do	do		10,000 00			
do do Nord	do	do		} 40,000 00			
Ville de Woodstock	do	do					
Township d'Oxford-Est	do	do		25,000 00			
do de Woodstock	do	do		25,000 00			
Ville de Woodstock	do	do		} 60,000 00			
do Stratford	do	do					
Comté de Perth	do	do		120,000 00			
Township de Mornington	do	do		40,000 00			
do Elma	do	do		10,000 00			
Ville de Listowel	do	do		15,000 00			
Township de Wallace	do	do		10,000 00			
Ville de Palmerston	do	do		30,000 00			
Township de Minto	do	do		25,000 00			
Ville de Harriston	do	do		20,000 00			
Township de Normandy	do	do		80,000 00			
do Bentwick	do	do		65,000 00			
do Brant	do	do		20,000 00			
do Elderslie	do	do		45,000 00			
do Arran	do	do		45,000 00			
do Amabel	do	do		43,000 00			
Township de Kippel	do	do		32,000 00			
do Albermarle	do	do		10,000 00			
Ville de Mount Forest	do	do		22,000 00			
Township de Egremont	do	do		60,000 00			
	A reporter			877,000 00	2,998,000 00		67,500 00

N° 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par municipalités—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
ONTARIO—*Suite.*	Report			877,000 00	2,998,000 00		67,500 00
Township de Glenelg	Baie Georgienne et Lac Erié			20,000 00			
Ville de Durham	do do			32,000 00	929,000 00		
Cité de Belleville	Grande Jonction			150,000 00			
Village de Stirling	do			5,000 00			
Township de Rawdon	do			15,000 00			
do Seymour	do			35,000 00			
do Percy	do			8,000 00		50,000 00	
do Asphodel	do				213,000 00		50,000 00
Cité de Guelph	Jonction de Guelph	155,000 00	155,000 00			20,000 00	20,000 00
Comté de Frontenac	Kingston et Pembroke			170,000 00			
Cité de Kingston	do do			318,000 00			
Village de Renfrew	do do			3,000 00	491,000 00		
Cité d'Hamilton	Hamilton et Nord-Ouest			99,733 00			
Comté d'Halton	do do			75,791 00			
Village de Georgetown	do do			11,289 00			
Comté de Peel	do do			30,974 00			
do Simcoe	do do			354,007 00			
Ville de Collingwood	do do			12,084 00			
Township d'Innisfil	do do			22,592 00			
do Woodhouse	do do			20,740 00			
do Adjala	do do			2,500 00			
do Essa	do do			2,500 00			
do Tossoronto	do do			10,000 00			
do Mulmur	do do			5,000 00			
Village d'Alliston	do do			8,000 00			
Cité d'Hamilton	do do					100,000 00	
Township de Nottawasaga	do do			20,386 00	675,596 00		100,000 00
do Colchester-Sud	Lac Erié, Essex et Rivière Détroit			20,000 00			
do Garfield	do do			15,000 00			
Village de Kingsville	do do			10,000 00	45,000 00		

Township de Gwillimbury-Est	*Jonction de Lac Simcoe			45,000 00			
do do Nord	do do			20,000 00			
do Georgina	do do			20,000 00			
do Whitechurch	do do			15,000 00			
					100,000 00		
Village de Leamington	Leamington et Ste-Claire			12,000 00			
Township de Morven	do do			15,000 00			
Village de Comber	do do			6,000 00			
					33,000 00		
Township de London	London, Huron et Bruce			15,000 00			
do Stephen	do do			17,500 00			
do Osborne	do do			25,000 00			
do Hay	do do			15,000 00			
do Goderich	do do			15,000 00			
do E. Wawanosh	do do			25,000 00			
do Hallet	do do			25,000 00			
do Tuckersmith	do do			10,000 00			
do Turnberry	do do			5,000 00			
do Morris	do do			10,000 00			
do Stanley	do do			10,000 00			
Village de Clinton	do do			20,000 00			
do Exeter	do do			10,000 00			
do Kincardine et Wigan	do do			9,000 00			
Cité de London	do do			100,000 00			
					311,500 00		
Township de Thorah	Midland			50,000 00			
Town de Port-Hope	do			30,000 00			
Township d'Orillia et Matchedash	do			12,500 00			
Town d'Orillia	do			12,500 00			
Township de Tay	do			21,370 85			
Village d'Omemee	do			2,000 00			
Township de Mara	do			12,500 00			
Ville de Peterborough	do			4,000 00			
					144,870 85		
do Napanee	Napanee, Tamworth et Québec			30,000 00			
Village de Newburgh	do do			7,500 00			
Township de Camden	do do			30,000 00			
do Sheffield	do do			15,000 00			
					82,500 00		
Cité de Toronto	Nord			100,000 00		190,000 00	
Comté of Simcoe	do					200,000 00	
Ville de Barrie	do			30,000 00			
do Orillia	do			12,500 00			
Townships de Collingwood, Euphrasia et Saint-Vincent	Nord			99,480 00			
					241,980 00		390,000 00
Ville de Smith's Falls	Ontario et Québec			25,000 00			
do Merrickville	do			10,000 00			
	A reporter		155,000 00	35,000 00	6,265,446 85		627,500 00

N° 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
ONTARIO—*Suite.*	Report			35,000 00	6,265,446 85		627,500 00
Township de Winchester-Ouest	Ontario et Québec			15,000 00	50,000 00		
Ville de Simcoe	Norfolk-Sud			5,000 00			
Township de Charlotteville	do			20,000 00			
do Walsingham-Sud	do			40,000 00	65,000 00		
Cité de Sainte-Catherine	Ste-Catherine et Niagara-Central	80,000 00	80,000 00	80,000 00			
Ville de Thorold	do do			20,000 00	100,000 00		
Cité d'Ottawa	Saint-Laurent et Ottawa	200,000 00				60,000 00	
Ville de Prescott	do do	100,000 00	300,000 00			30,000 00	90,000 00
do Gananoque	Mille-Iles				10,000 00		
Cité de Toronto	Toronto et Nipissingue			150,000 00			
Township de Scarboro'	do do			10,000 00			
do Markham	do do			30,000 00			
do Uxbridge	do do			50,000 00			
do Scott	do do			10,000 00			
do Brock	do do			50,000 00			
do Eldon	do do			44,000 00			
do Bexley	do do			15,000 00			
do Somerville	do do			15,000 00			
Townships de Luxton, Digby et Langford	do do			12,500 00			
Ville de Uxbridge	do do			2,000 00	388,500 00		
Albion	Toronto, Grey et Bruce			40,000 00			
Caledon	do do			45,000 00			
Mono	do do			45,000 00			
Amaranth	do do			30,000 00			
Arthur	do do			35,000 00			
Orangeville	do do			15,000 00			
Mount-Forest	do do			20,000 00			
Toronto	do do			350,000 00			
Comté de Grey (Groupe)	do do			300,000 00			

Owen-Sound	do do			5,000 00			
Minto	do do			15,000 00			
Howick	do do			35,000 00			
Gorrie et Wroxeter	do do			5,000 00			
Teeswater	do do			5,000 00			
Culross	do do			38,000 00			
Turnbury	do do			5,000 00			
					988,000 00		
Ville de Lindsay	Victoria			85,000 00			
Village de Fenelon Falls	do			25,000 00			
Township de Verulam et Somerville	do			22,000 00			
Comté d'Haliburton	do			54,000 00			
					186,000 00		
Fergus	Wellington, Grey et Bruce			10,000 00			
Peel	do do			40,000 00			
Elora	do do			10,000 00			
Maryboro'	do do			40,000 00			
Nichol	do do			10,000 00			
Wallace	do do			35,000 00			
Minto	do do			65,000 00			
Bruce	do do			278,000 00			
Howick	do do			20,000 00			
Listowell	do do			15,000 00			
Grey	do do			35,000 00			
Elma	do do			30,000 00			
Morris	do do			30,000 00			
W. Wawanosh	do do			18,000 00			
Ashfield	do do			10,000 00			
Turnbury	do do			28,000 00			
Kincardine	do do			8,000 00			
					682,000 00		
Ville de Whitby	Whitby, Port-Perry et Lindsay			70,000 00			
Township de Whitby	do do			15,000 00			
do Reach	do do			30,000 00			
do Scugog	do do			2,000 00			
Comté de Victoria	do do			85,000 00			
Village de Port-Perry	do do			20,000 00			
Cie manufacturière	do do			94 93			
					222,094 93		
			535,000 00				
QUÉBEC.					8,957,044 93	.....	717,500 00
Ville de Nicolet	Comté de Drummond			10,000 00			
Municipalité de Saint-Léonard	do			5,000 00			
					15,000 00		
Paroisse de Saint-Antoine	Grand Occidental			10,000 00			
do Saint-Denis	do			10,000 00			
					20,000 00		
	A reporter				35,000 00		

N° 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
QUÉBEC—*Suite.*	Report				35,000 00		
Paroisse de Sainte-Sophie	Grand Nord			4,000 00			
Village de New-Glasgow	do			2,000 00			
					6,000 00		
Comté de Compton	International					225,000 00	
Saint-Pie	Lac Champlain et Saint-Laurent			20,000 00			225,000 00
L'Ange-Gardien	do do			10,000 00			
Saint-Paul	do do			6,000 00			
Philipsburg	do do			15,000 00			
					51,000 00		
Ascot	Vallée de la Massawippi					40,000 00	
Hatley	do					25,000 00	
Township de Melbourne et Brompton Gore	Missisquoi et vallée de la riv. Noire					25,000 00	65,000 00
Township d'Ely	do do					20,000 00	
do de Studley-Nord	do do					20,000 00	
do de Bolton	do do					20,000 00	
	Montréal et jonction Champlain				21,174 00		85,000 00
Canton de Chambly	Montréal, Portland et Boston			15,000 00			
Bassin do	do do			10,000 00			
					25,000 00		
Ville de Sorel	Montréal et Sorel			12,000 00			
Village de Boucherville	do			600 00			
do Varennes	do			1,000 00			
Paroisse de Saint-Roch	do			500 00			
					14,100 00		
Comté de Pontiac	Pontiac et jonction du Pacifique			100,000 00			
Village de Shawville	do do			1,000 00			
					101,000 00		
Paroisse de Sherbrooke	Québec Central			50,000 00			
do Dudswell	do			25,000 00			
do Weedon	do			25,000 00			
Garthby	do			3,000 00			
					103,000 00		
Cité de Québec	Québec et Lac Saint-Jean					450,000 00	450,000 00

do Montréal	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	1,000,000 00					
do Québec	do do	1,000,000 00					
do Trois-Rivières	do do	100,000 00					
Comté d'Ottawa	do do	200,000 00					
Saint-Sauveur de Québec	do do	25,000 00					
Côte Saint-Louis	do do	25,000 00					
Village de Sainte-Thérèse	do do	12,000 00					
Paroisse de do	do do	12,000 00					
do Saint-Jérôme	do do	10,000 00					
Village de do	do do	15,000 00					
Sainte-Scholastique	do do	10,000 00					
Saint-André	do do	25,000 00					
Saint-Jérusalem d'Argenteuil	do do			25,000 00			
			2,434,000 00		25,000 00		
Comté de Brome	Sud-Est					50,000 00	
Township de Brome	do					50,000 00	
do Sutton	do					63,000 00	
do Potton	do					25,000 00	
do Farnham	do					20,000 00	
Village de Farnham-Ouest	do					5,000 00	
do do Est	do					5,000 00	
do Waterloo	do					30,000 00	
do Drummondville	do					15,000 00	
Comté de Drummond	do					90,000 00	
Township de Wickham	do					10,000 00	
do Saint-Germain	do					15,000 00	
do Sorel	do					40,000 00	
Village d'Actonvale	do					15,000 00	
do de Roxton-Falls	de					15,000 00	
Township de Roxton	do					20,000 00	
do Shefford	do					50,000 00	
do Wickham-Ouest	do					10,000 00	
Fraserville	Témiscouata				25,000 00		528,000 00
Municipalité de Magog	Waterloo et Magog					15,000 00	
							15,000 00
			2,434,000 00		406,274 00		1,368,000 00
NOUVEAU-BRUNSWICK.							
Paroisses de Hillsboro', Hopewell et Harvey	Albert			40,000 00			
Paroisses de Coverdale, Hillsboro', Hopewell et Harvey	do			30,000 00			
					70,000 00		
Cité de Frédéricton	Frédéricton			50,000 00			
Comté de York	do			30,000 00			
					80,000 00		
	A reporter				150,000 00		

N° 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
NOUVEAU-BRUNSWICK—*Fin.*	Report				150,000 00		
Paroisse de Saint-George	Grand Sud	2,000 00					
do Pennfield	do	500 00					
Lepréaux	do	500 00					
			3,000 00				
Ville de Fort-Fairfield	Nouveau-Brunswick			12,000 00			
do Lynden	do			11,000 00			
					23,000 00		
Cité de Calais	do et Canada			12,500 00			
do Houlton	do do			22,000 00			
do Saint-Stephen	do do			13,000 00			
					47,500 00		
Ville de Chatham	Nord et Ouest du Nouveau-Brunswick	20,000 00	20,000 00				
Paroisse d'Elgin	*Petitcodiac et Elgin			13,000 00			
					13,000 00		
Cité de Saint-Jean	Saint-Jean et Maine					60,000 00	
							60,000 00
NOUVELLE-ECOSSE.			23,000 00		233,500 00		60,000 00
Township de Yarmouth	Comtés de l'Ouest					100,000 00	
							100,000 00
Comtés de Yarmouth et Digby	do			150,000 00			
					150,000 00		
MANITOBA.					150,000 00		100,000 00
Cité de Winnipeg	Canadien du Pacifique			200,000 00			
Comté de Silkirk				35,000 00			
Township de Saint-André				35,000 00			
Ville de Morris				100,000 00			
					370,000 00		
Comté de Westborne	Manitoba et Nord-Ouest			75,000 00			
Ville du Portage-la-Prairie				50 000 00			

do Minnedosa				30,000 00			
Municipalité du Lac-Plat				20,000 00			
do Birtle				40,000 00			
do Strathclair				600 00			
					215,600 00		
Rapid-City	Saskatchewan et Ouest			10,000 00			
					10,000 00		
					595,600 00		
COLOMBIE-BRITANNIQUE.							
Cité de New-Westminster	Canadien du Pacifique				37,500 00		
TERRITOIRES NORD-OUEST							
Non mentionné	Montagne de Bois et Qu'Appelle				35,000 00		

* Maintenant Elgin, Petitcodiac et Havelock.

N° 10.—Etat indiquant les subventions accordées aux chemins de fer—construits et en voie de construction—par les gouvernements et les municipalités—30 juin 1889.—*Fin.*

SOMMAIRE.

——	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.	Grand totaux.	
Gouvernements.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Fédéral	15,891,533 33		125,812,745 00				141,704,278 33	
Ontario	26,000 00		5,921,007 52				5,947,007 52	
Québec	3,722,956 00		8,657,319 02				12,380,275 02	
Nouveau-Brunswick			4,212,165 00		300,000 00		4,512,165 00	
Nouvelle-Ecosse	50,000 00		2,041,195 87				2,091,195 87	
Manitoba	1,945,000 00		532,250 00				2,477,250 00	
Colombie-Britannique			37,500 00				37,500 00	
		21,635,489 33		147,214,182 41		300,000 00		169,149,671 74
Municipalités.								
Ontario	535,000 00		8,957,041 78		717,500 00		10,209,541 78	
Québec	2,434,000 00		406,274 00		1,368,000 00		4,208,274 00	
Nouveau-Brunswick	23,000 00		233,500 00		60,000 00		316,500 00	
Nouveau-Ecosse			150,000 00		100,000 00		250,000 00	
Manitoba			595,600 00				595,600 00	
Colombie-Britannique			37,500 00				37,500 00	
Territoires du Nord-Ouest			35,000 00				35,000 00	
		2,992,000 00		10,414,915 78		2,245,500 00		15,652,415 78
		24,627,489 33		157,629,098 19		2,545,500 00		184,802,087 52

SUPPLÉMENT N° 1

DU RAPPORT DU

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

POUR L'ANNÉE FINISSANT LE 30 JUIN 1889.

STATISTIQUE DES CANAUX

POUR LA

SAISON DE NAVIGATION

1889

OTTAWA:
IMPRIMÉ PAR BROWN CHAMBERLIN, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE.

1890

MATIÈRES.

PAGES.

RAPPORT de B. H. Teakles pour la saison de navigation expirée le 31 décembre 1889, avec les tableaux suivants ..... 1 à 51

PAGE.

Tonnage de certains articles transportés sur les canaux de l'Etat de New-York. 12
do do do le canal Welland 14
do do acquittés à Buffalo et Tonawanda, en transit par le canal Erié 16
do do acquittés à Oswégo, en transit par le canal Erié... 17
do do acquittés à la descente sur le canal Welland..... 18
do do transportés sur le canal Welland en transit entre les ports des Etats-Unis..... 19
Tonnage des céréales transportées sur les canaux de Welland et New-York et les deux principaux chemins de fer qui leur font concurrence pour le commerce de transport entre le lac Erié et la mer..... 20
Tableau du fret qui a descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains..... 21
Tableau des gros navires allégés à Port-Colborne 24
Tableau du fret passé à l'est du lac Erié jusqu'à Montréal..... 28
Tableau du fret passé à l'ouest de Montréal jusqu'au lac Erié..... 29
Tableau du fret passé à l'est par le canal Welland de ports américains à des ports américains..... 30
Tableau des navires et leurs cargaisons de grain des ports à l'ouest de Port-Colborne jusqu'à Montréal ; la quantité transbordée à Kingston et la quantité transportée à Montréal..... 31, 32
Tableau de la quantité de grain qui a descendu le canal Welland jusqu'à Kingston sur des navires canadiens et américains..... 33
Etat comparatif de la quantité de grain transportée à Kingston pour 1888 et 1889 34
Tableau de la quantité d'avoine arrivée à Montréal par canaux et chemins de fer, et navires 35
Tableau de la quantité de houille passée par le canal Welland 35
Tableau de la quantité de houille passée par le canal Welland dans des navires du Canada et des Etats-Unis 37
Tableau de la quantité de houille qui a passé par les canaux du Saint-Laurent.. 37
Tableau de la quantité de fret qui a descendu le canal Welland jusqu'à Montréal, quantité aux ports d'Ontario, et quantité aux ports des Etats-Unis..... 38
Récapitulation 45
Tableau sommaire de la quantité de fret descendu par le canal Welland sur lequel pleins péages ont été payés..... 47
Tableau comparatif du revenu sur tous les canaux pour 1888 et 1889..... 48
Tableau comparatif de céréales et bois de service passés par tous les canaux pour 1888 et 1889..... 50

PAGES.
Statistique du trafic sur les canaux ..... 52 à 103
Tarif ..... 105 à 117

TABLEAUX. PAGE.
5 Canal Welland, détails du trafic 52
6 do do d'entier parcours 56
7 do do du trafic local 60
8 Canaux du Saint-Laurent, détails du trafic 63
9 do do d'entier parcours 67
10 de do du trafic local 71
11 Canaux de l'Ottawa do du trafic 74
12 Canal Chambly do do 77
13 Canal Rideau do do 80
14 Canal Saint-Pierre do do 83
15 Canaux de la vallée de la Trent, détails du trafic 84
16 Tableau du trafic sur les canaux ci-dessus mentionnés, suivant les classes 86
18 Tableau du montant des péages perçus chaque mois sur tous les canaux. 92
19 Tableau du nombre, du tonnage et de la nationalité des navires passés par tous les canaux 94
19½ Tableau comparatif du grand total du fret passé par tous les canaux..... 98
23 Tableau du nombre et du tonnage des navires passés par les canaux..... 99
24 Tableau indiquant le nombre et le tonnage classifiés de toutes sortes de navires passés par les canaux 103
25 Tarif 104

SUPPLÉMENT

DU

RAPPORT ANNUEL DU MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
DIVISION DU REVENU DES CANAUX,
OTTAWA, 19 mai 1890.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur la statistique des canaux, pour la saison de navigation de 1889.

La statistique de 1888 fait suite au rapport annuel du département. En la comparant avec celle présentement soumise, on verra que les recettes totales ont augmenté de $59,675.38.

Ci-suit un relevé des augmentations et diminutions:—

	Augmentation.	Diminution.
Sur le canal Welland	$52,105 59	
Sur les canaux du Saint-Laurent	2,059 10	
Sur le canal Chambly		1,566 10
Sur le canal Rideau	520 41	
Sur les canaux de l'Ottawa	5,606 12	
Sur le canal Saint-Pierre	715 10	
Sur les canaux de la vallée de la Trent	235 16	
Total	$61,241 48	$1,556 10
Total de l'augmentation	$59,675 38	

Ces chiffres sont cependant quelque peu modifiés par des remboursements autorisés par des arrêtés du conseil dont il est question ci-après.

Sur les recettes afférentes à 1888 il a été remboursé sur le grain $30,580.02, et en 1889 $48,725.80, ce qui chiffre l'augmentation réelle pour 1889 à $41,529.60.

Les exportateurs et les expéditeurs de Montréal ayant demandé que la réduction des péages sur le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent fût continuée, Son Excellence en conseil a, le 8 mars 1889, pour la saison 1889 seulement, réduit à 2 cts par tonne les péages des grains qui passeraient par ces canaux du Saint-Laurent à destination de Montréal ou de ports à l'est de cette dernière ville.

Le péage complet sur le canal Welland a été perçu, et l'on a remboursé la réduction autorisée de 18 cts par tonne sur preuve que le grain avait été délivré à Montréal.

Le mouvement de l'orge, du maïs, de l'avoine, des pois, du seigle et du froment, expédiés d'un port américain à un autre port américain par le canal Welland, et sur lesquels il n'y a pas eu de réduction de péages, a été comme il suit pendant les dix dernières années.

	Tonneaux.		Tonneaux.
Pour 1880	47,029	Pour 1885	117,346
1881	64,351	1886	151,551
1882	63,881	1887	134,868
1883	121,876	1888	169,664
1884	104,537	1889	213,766

Le mouvement des mêmes articles expédiés des ports à l'ouest de Port-Colborne en destination de Montréal par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent, à été comme ci-dessous pendant la même période :—

	Tonneaux.		Tonneaux
Pour 1880	333,806	Pour 1885	96,569
1881	146,127	1886	203,940
1882	180,694	1887	185,034
1883	186,814	1888	160,358
* 1884	142,194	1889	267,769

Il résulte de ces chiffres que la quantité de grain qui a passé par les canaux en 1889 est la plus considérable que nous ayons eue depuis 1880.

La quantité de grain passé par le canal Welland, entre ports des Etats-Unis (Ogdensburg, Oswego, etc.), accuse une augmentation de 44,102 tonneaux sur l'année précédente, et de 166,737 sur 1880.

La quantité passée entre le lac Erié et Montréal accuse une augmentation de 107,411 tonneaux sur l'année précédente, et une diminution de 66,037 sur 1880.

Suit un tableau de la quantité de grain passé par le canal Welland en destination de Kingston, sur des navires canadiens ou américains, pour les quatre dernières années :—

Sur des navires canadiens :

				Tonneaux.
1886,	244 cargaisons,	quantité moyenne		143,330
1887,	284	do	do	178,233
1888,	182	do	do	143,025
1889,	208	do	do	165,117

Dans des navires américains :

				Tonneaux.
1886,	97 cargaisons,	quantité moyenne		62,222
1887,	19	do	do	12,477
1888,	60	do	do	43,667
1889,	114	do	do	108,358

* En 1884 et jusqu'au mois de juin 1885 il a été remboursé 10 cts par tonneau sur le grain passé par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent à destination de Montréal, et 18 cts par tonneau depuis le 1er juillet 1885 jusqu'en décembre 1889.

En 1887, 60 navires canadiens ont allégé à Kingston, 39 en 1888 et 54 en 1889; 244 navires ont déchargé toute leur cargaison à Kingston en 1887, 201 en 1888, et 267 en 1889.

9. Suit un tableau comparatif de la quantité totale du fret passé par le canal Welland, de l'est à l'ouest ou de l'ouest à l'est, entre des ports des Etats-Unis, pendant les neuf dernières années:—

	Vers l'est, ton'x.	Vers l'ouest, ton'x.
1881	96,266	97,907
1882	110,286	172,520
1883	174,912	257,699
1884	163,998	243,081
1885	168,212	216,297
1886	244,916	239,562
1887	189,427	151,074
1888	221,062	213,689
1889	297,353	266,231

On voit par ces chiffres que la quantité de fret entre des ports des Etats-Unis, en passant par le canal Welland, augmente constamment; de 96,266 tonneaux qu'elle était à l'est en 1881, elle a été de 297,353 tonneaux en 1889. Une augmentation également très prononcée s'est produite à l'ouest.

Suit un tableau similaire de la quantité du fret passé de l'est à l'ouest ou de l'ouest à l'est sur le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent, entre le lac Erié et Montréal, pour la même période:

	* Vers l'est, ton'x.	† Vers l'ouest, ton'x.
1881	169,213	37,190
1882	198,835	24,488
1883	205,394	27,488
1884	168,715	9,425
1885	132,968	16,115
1886	244,514	16,801
1887	213,834	14,075
1888	183,899	19,310
1889	298,197	25,370

La quantité de l'orge, du maïs, de l'avoine, du seigle et du froment arrivés à Montréal par les chemins de fer Grand Tronc et du Pacifique a été comme il suit pendant les huit dernières années, suivant les rapports:

	Ton'x.		Ton'x.
Pour 1882	75,026	Pour 1886	165,613
1883	98,672	1887	191,760
1884	142,231	1888	113,794
1885	160,821	1889	94,943

* Admis en franchise sur les canaux du Saint-Laurent en vertu d'un arrêté du conseil du 21 avril 1881, et sujet à un remboursement de 18 centins par tonneau sur les péages du canal Welland sur le grain, pour 1885, 1886, 1887, 1888 et 1889.

† Admis à passer en franchise sur le canal Welland par arrêté en conseil du 21 avril 1881.

La quantité des articles similaires qui ont fait le parcours des canaux du Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, pendant la même période, a été comme ci-dessous:

	Ton'x.		Ton'x.
Pour 1882	230,055	Pour 1886	272,133
1883	263,368	1887	237,881
1884	174,496	1888	166,191
1885	134,824	1889	275,414

Suivent les quantités de maïs passées du lac Erié à Montréal par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent

	Ton'x.
En 1888	66,443
En 1889	195,350
Augmentation	128,907

D'après les rapports les quantités suivantes de maïs ont été transportées sur les canaux de New-York

	Ton'x.
En 1888	499,218
En 1889	592,550
Augmentation	93,332

Suivent les quantités de blé passées du lac Erié à Montréal par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent

	Ton'x.
En 1888	93,915
En 1889	70,815
Diminution	23,100

D'après les rapports les quantités suivantes de blé ont été transportées sur les canaux de New-York

	Ton'x.
En 1888	491,419
En 1889	484,141
Diminution	7,278

Les rapports chiffrent comme ci-dessous les quantités totales de grain transportées par les chemins de fer de New-York

	Ton'x.
En 1888	2,151,749
En 1889	2,481,501
Augmentation	329,752

Les quantités totales de grain transportées vers l'est sur les canaux de New-York ont été, suivant les rapports,

	Ton'x.
En 1888	1,114,574
En 1889	1,242,804
Augmentation	128,230

Les quantités de grain arrivées à Montréal par la voie des canaux du Saint-Laurent ont été

	Tonneaux.
Pour 1888	166,191
1889	275,414
Augmentation	109,223

Les quantités totales transportées par le chemin de fer Canadien du Pacifique et par le Grand Tronc à Montréal, le seul port maritime dont nous avons pu nous procurer les relevés, ont été, suivant le rapport,

	Tonneaux.
Pour 1888	113,794
1889	94,943
Diminution	18,851

Les augmentations et diminutions accusées en 1889 relativement à 1888 dans le mouvement du commerce de transport aux ports de marée, par les différentes routes, se chiffrent comme ci-dessous :—

	Augmentation.	Diminution.	Augmentation.	Diminution.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Par 100.	Par 100.
Sur les canaux du Saint-Laurent	109,223	.....	65·75	.....
do ch. de fer Canadien du Pacifique et du Grand Tronc	.....	18,851	.....	16·56
do canaux de New-York	128,230	.....	11·50	.....
do chemins de fer de New-York	329,752	.....	15·32	.....

Le relevé suivant donne les quantités de grains transbordées à Port-Colborne en 1889 et pendant les trois années précédentes.

Le nombre total des navires chargés de grains qui ont été allégés dans ce port en 1889 a été de 47, contre 23 l'année dernière.

Le nombre des navires qui ont été déchargés et qui ne sont pas entrés dans le canal, a été de 3 contre 3 en 1888.

L'allégement représente les quantités ci-dessous :

—	1886.	1887.	1888.	1889.
	Quintaux.	Quintaux.	Quintaux.	Quintaux.
Blé	96,871	5,031	6,864	22,333
Maïs	511,735	147,435	74,488	142,626
Orge	Nil.	Nil.	Nil.	Nil.
Avoine	do.	do.	do.	2,894

Le déchargement dans ce port des navires qui ne sont pas entrés dans le canal donne les quantités ci-dessous :—

—	1886.	1887.	1888.	1889.
	Quintaux.	Quintaux.	Quintaux.	Quintaux.
Blé	Nil.	Nil.	43,555	5,165
Maïs	do.	do.	13,202	Nil.
Orge	do.	do.	Nil.	do.
Avoine	do.	do.	do.	do.

Quarante et un navires des Etats-Unis ont passé par le canal Welland en 1889, avec des chargements de 47,824 boisseaux de grain, en moyenne. *Voir* Annexe J.

La quantité d'avoine passée par le canal Welland, entre ports des Etats-Unis (Oswégo, Ogdensburgh), a été comme suit pendant une série d'années :—

	Boisseaux.		Tonneaux.
Pour 1884	574,643	ou	9,769
1885	51,882		882
1886	281,761		4,790
1887	708,823		12,050
1888	1,559,411		2,660
1889	1,617,176		27,492

Les quantités totales arrivées à Montréal par le canal pendant la même période ont été comme suit :—

	Boisseaux.		Tonneaux.
Pour 1884	297,326	ou	5,054
1885	678,866		11,540
1886	650,910		11,365
1887	341,568		5,806
1888	123,213		2,094
1889	119,958		2,039

Ainsi, pendant que le mouvement de l'avoine entre ports des Etats-Unis a augmenté de 574,643 boisseaux en 1884 à 1,617,176 boisseaux en 1889—soit un surplus de 1,042,533 boisseaux—les quantités arrivées à Montréal par le canal ont diminué de 297,326 boisseaux à 199,958 en 1886—soit une diminution de 177,368 boisseaux.

En consultant l'Annexe R on verra que la quantité totale d'avoine arrivée à Montréal en 1889 par canaux et voies ferrées a été de 932,708 boisseaux, et la quantité exportée 88,910 boisseaux seulement.

Il y a eu augmentation considérable dans la quantité de houille passée par le canal Welland en 1889.

Pour relevés comparatifs de cinq années, *voir* l'Annexe 8.

En 1889 la quantité a été comme suit :—

À L'OUEST.

	Tonneaux.	Péages.
A des ports des Etats-Unis	226,353	$45,270 40
" canadiens	12,036	2,407 20
Total	238,388	$47,677 60

Transportée comme suit :—

Sur des navires des Etats-Unis	227,125	$45,425 00
" canadiens	11,263	2,252 60
Total	238,388	$47,677 60

À L'EST.

	Tonneaux.	Péages.
A des ports des Etats-Unis	1,124	$ 224 80
" canadiens	25,931	5,186 20
Total	27,055	$ 5,411 00

Transportée comme suit:—

Sur des navires des Etats-Unis	2,376	$ 475 20
" canadiens	24,679	4,935 80
Total	27,055	$ 5,411 00

À L'EST ET À L'OUEST.

	Tonneaux.	Péages.
A des ports des Etats-Unis	227,476	$45,495 20
" canadiens	37,969	7,593 40
Total	265,443	$53,088 60

Transportée comme suit :—

Sur des navires des Etats-Unis	229,501	$45,900 20
" canadiens	35,942	7,188 40
Total	265,443	$53,088 60

Si l'on consulte l'annexe U on verra que le fret transporté de l'ouest de Port-Colborne à des ports des Etats-Unis, au sud du lac Ontario, de 175,455 tonneaux qu'il était en 1883, a augmenté jusqu'à 297,353 tonneaux en 1889, tandis que le mouvement entre Port-Dalhousie et Cornwall à destination des ports de l'Ontario, est tombé de

184,502 qu'il était en 1883 à 146,167 en 1889, et la quantité partie de Montréal a augmentée de 205,394 en 1883, à 292,827 en 1889.

J'annexe à ce rapport des tableaux qui font la suite de la comparaison statistique établie dans des rapports précédents entre les quantités des principaux articles expédiés par le canal Welland et les quantités d'articles similaires expédiés par des routes concurrentes des Etats-Unis.

Les rapports des compagnies de chemins de fer présentés aux autorités de l'Etat de New-York, et les statistiques des canaux soumises à la législature de l'Etat, constatent que sur le tonnage total du fret qui a circulé par les canaux et par les chemins de fer, le mouvement sur les canaux de l'Etat est représenté dans les proportions suivantes :

	Pour 100.		Pour 100.
En 1859	68·9	En 1879	23·7
1869	47·0	1880	25·1
1870	38·9	1881	18·5
1871	38·9	1882	19·0
1872	40·1	1883	18·7
1873	34·9	1884	19·0
1874	31·7	1885	17·1
1875	28·4	1886	16·9
1876	24·6	1887	16·3
1877	28·3	1888	18·8
1878	27·1	1889	11·1

Le total collectif en 1889 a été de 3,951,063 tonneaux de plus que celui de 1889, et représente une différence en plus de 17,742,499 tonneaux comparativement à 1869.

La part des canaux accuse une diminution sur toutes les années antérieures.

Le mouvement se divise comme suit :—

	Tonnage total.	Part des canaux.
En 1859	5,485,076	·6890
1869	12,453,174	·4705
1870	15,148,274	·3895
1871	15,844,152	·3896
1872	16,631,609	·4012
1873	18,200,208	·3497
1874	18,283,547	·3174
1875	17,101,758	·2841
1876	16,948,627	·2462
1877	17,489,770	·2833
1878	19,017,301	·2719
1879	22,590,766	·2373
1880	25,706,586	·2512
1881	27,857,394	·1859
1882	28,693,054	·1905
1883	30,167,119	·1877

	Tonnage total.	Part des canaux.
1884	26,293,844	·1905
1885	27,543,948	·1718
1886	31,168,744	·1698
1887	34,029,791	·1632
1888	26,244,610	·1883
1889	30,195,673	·1116

En se reportant au tableau H, qui indique les quantités de céréales expédiées à des ports de marée, on remarquera qu'il en a été transporté par les canaux de New-York 1,296,896 tonneaux en 1889, tandis qu'il en avait été transporté 1,166,958 en 1888, et 2,371,090 en 1880.

Il a été transporté des céréales par le chemin de fer New-York Central, l'Erié, et le New-York, West-Shore et Buffalo :—

En 1889	3,654,984	En 1884	3,639,805
1888*	3,197,634	1883	4,422,461
1887	3,847,766	1882	3,888,557
1886	3,802,262	1880	4,732,385
1885	4,105,594	1869	1,087,809

Le tableau suivant est le relevé des quantités de céréales expédiées pendant les dix-neuf dernières années à des ports de marée par la voie des canaux et des chemins de fer de l'Etat de New-York :—

——	Canaux.	Chemins de fer.	Total.	Part des canaux.
1869	1,302,613	1,087,809	2,390,422	·545
1870	1,295,010	1,766,457	3,061,467	·423
1871	1,850,198	2,205,589	4,055,787	·456
1872	1,674,320	1,870,614	3,544,934	·472
1873	1,745,171	2,036,992	3,782,163	·461
1874	1,767,598	2,791,517	4,559,115	·387
1875	1,305,550	2,343,241	3,648,791	·357
1876	1,064,293	2,875,803	3,940,096	·270
1877	1,498,984	2,493,683	3,992,667	·375
1878	1,912,734	3,695,764	5,608,498	·341
1879	1,833,399	4,353,617	6,187,016	·296
1880	2,371,090	4,732,385	7,103,475	·333
1881	1,116,561	4,983,722	6,100,283	·183
1882	1,118,776	3,885,557	5,004,333	·223
1883	1,379,000	4,422,461	5,801,461	·237
1884	1,236,986	3,639,805	4,876,791	·253
1885	1,063,310	4,105,594	5,168,904	·205
1886	1,489,886	3,802,262	5,292,148	·281
1887	1,539,403	3,847,766	5,387,169	·285
1888	1,166,958	3,197,734	4,364,692	·267
1889	1,296,896	3,654,984	4,951,880	·262

* Farine et grain seulement.

Les chemins fer Canadien du Pacifique et Canada Atlantique sont devenus de redoutables rivaux des canaux de l'Ottawa pour le transport du bois scié du district de l'Ottawa.

On rapporte comme suit la quantité du bois transporté d'Ottawa et Hull par les deux chemins en 1888 et 1889 :—

	1888.	1889.
Bois scié (pieds, m. de p.).....	119,304,517	125,937,719
Bardeaux, M.....	50,000	.....

Quantités transportées par les canaux de l'Ottawa pendant la même période :—

Bois scié (pieds, m. de p.).....	319,923,600	368,910,600
Bardeaux, M.....	5,028,000	5,184,000

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

B. H. TEAKLES,

Premier commis, revenu des canaux.

M. A. P. BRADLEY,

Secrétaire, ministère des chemins de fer et canaux.

Ottawa.

TABLEAUX

INDIQUANT LE

TONNAGE SUR LES CANAUX.

C.—Tableau indiquant les quantités de certains articles transportés sur les

Années.	Céréales.						
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1869.....	71,051	670,534	256,475	99,012	92,309	13,489	99,743
1870.....	54,978	658,524	193,129	123,191	117,941	19,520	127,727
1871.....	41,211	748,549	672,057	113,992	129,891	34,563	109,935
1872.....	20,534	403,903	902,753	120,061	92,959	13,357	120,753
1873.....	19,307	803,064	637,296	70,586	70,023	30,160	114,735
1874.....	29,134	772,163	519,203	98,654	59,408	8,215	280,821
1875.....	17,635	744,293	282,031	104,475	62,717	8,309	86,090
1876.....	9,290	416,376	365,254	96,494	52,147	19,949	104,783
1877.....	8,923	448,043	723,458	139,453	66,045	35,948	77,114
1878.....	5,904	844,555	734,993	89,534	85,029	64,613	88,106
1879.....	7,164	949,466	621,180	96,144	23,164	59,210	77,071
1880..	8,266	966,052	1,156,619	106,247	20,893	26,340	86,673
1881.....	6,926	444,832	475,823	81,587	30,321	15,484	61,588
1882.....	9,372	642,215	251,687	96,650	22,180	43,372	53,300
1883.....	9,047	573,740	522,978	58,787	51,607	95,246	67,595
1884.....	7,251	790,409	198,216	65,008	52,696	71,462	51,944
1885.....	6,869	565,922	359,982	64,587	8,234	10,211	47,505
1886.....	9,005	993,129	354,765	62,854	7,278	3,073	59,782
1887.....	4,089	936,840	446,617	75,458	35,365	6,717	47,678
1888.....	3,287	491,419	499,218	41,100	70,315	12,532	49,087
1889.....	4,429	484,141	592,550	66,110	63,674	36,329	49,663

canaux de l'Etat de New-York, pendant les vingt et une dernières années.

	Marchandises lourdes.					
Total.	Fer pour chemins de fer.	Autre fer.	Sel.	Houille.	Minerais.	Total.
Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1,302,613	137,677	79,652	263,333	1,324,408	183,992	1,989,062
1,295,010	135,930	89,708	266,740	1,558,185	238,802	2,289,365
1,850,198	178,269	100,310	248,709	1,194,037	289,952	2,011,277
1,674,320	161,667	96,996	248,558	1,462,590	377,592	2,347,403
1,745,171	53,363	62,581	216,706	1,625,859	415,968	2,374,477
1,767,598	24,511	82,955	173,590	1,413,162	232,544	1,926,762
1,305,550	36,603	95,305	186,785	1,217,091	283,219	1,819,003
1,064,293	11,691	69,450	114,070	1,036,698	173,530	1,405,439
1,498,984	10,341	58,828	156,918	1,286,881	250,573	1,763,541
1,912,734	8,385	65,642	139,927	889,873	210,078	1,313,905
1,833,399	27,634	99,568	136,021	971,074	314,411	1,548,708
2,371,090	94,613	139,993	144,487	959,342	370,884	1,709,319
1,116,561	78,650	205,005	113,756	1,092,003	337,873	1,827,287
1,118,776	58,921	122,786	108,040	1,228,435	364,361	1,882,543
1,379,000	46,553	47,412	190,392	1,152,849	293,892	1,731,098
1,236,986	28,513	54,471	161,788	954,288	201,610	1,400,670
1,063,310	12,215	38,726	161,272	1,025,941	195,750	1,433,904
1,489,886	10,878	152,030	112,002	857,884	269,914	1,402,708
1,552,764	21,368	224,979	124,054	905,424	243,578	1,539,403
1,166,958	2,596	43,881	106,344	1,219,680	259,269	1,631,770
1,296,896	3,278	78,135	112,100	1,094,897	234,948	1,523,358

D.—Tableau indiquant les quantités de certains articles transportés sur le décembre

Années.	Céréales.						
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1869*	45,674	313,825	120,569	20,951	.....	904	1,937
1872	26,651	239,998	254,902	6,035	7,752	64	2,745
1873	30,665	355,847	180,169	8,225	1,194	3	3,777
1874	24,019	413,212	181,151	18,871	5,954	513	8,677
1875	13,964	253,835	103,749	35,751	3,383	917	6,337
1876	15,778	201,906	144,501	18,455	24,496	1,454	3,198
1877	13,558	253,953	169,196	19,870	2,810	2,439	2,355
1878	9,121	191,982	185,931	10,979	3,088	.....	2,302
1879	10,710	274,570	144,506	4,655	1,239	440	2,444
1880	12,679	245,020	163,738	17,772	477	1,016	1,480
1881	9,959	127,832	101,075	24,599	.....	1,844	2,086
1882	12,261	215,056	54,799	20,126	611	3,226	403
1883	13,471	152,794	182,269	10,436	731	1,642	10,983
1884	13,683	144,851	118,811	7,155	10,746	1,320	9,168
1885	13,334	124,206	117,536	15,801	1,116	.....	1,912
1886	19,474	154,169	219,442	1,595	4,911	564	14,657
1887	23,949	221,927	114,938	9,574	12,050	.....	12,533
1888	16,983	160,963	194,886	5,906	26,629	811	13,608
1889	7,931	126,664	353,595	4,272	28,356	2,673	18,552

* Exercice.

canal Welland, pendant les dix-neuf dernières années qui ont pris fin le 31 1889.

	Marchandises lourdes.						
Total.	Fer pour chemin de fer.	Autre fer.	Sel.	Fer et sel acquittés des péages complets sur les canaux du St-Laurent.	Houille.	Minerais.	Total.
Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Tonneaux.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
503,860	68,064	16,924	91,575	37,153	103,126	58,781	275,623
538,147	26,217	17,141	50,540	44,243	186,932	98,605	423,678
579,880	6,923	20,754	40,850	17,157	339,016	118,685	543,387
647,397	6,032	12,068	23,309	9,579	323,503	56,825	431,316
417,936	1,517	7,588	13,509	9,962	321,306	43,683	397,565
409,788	51	7,997	30,300	20,327	288,211	31,654	378,540
464,181	9,630	9,696	9,173	3,983	323,869	42,758	399,109
403,403	10	11,518	3,980	12,686	295,318	15,229	338,741
438,564	2,782	5,797	7,174	17,796	192,957	19,164	245,670
442,182	5,360	4,812	413	22,273	109,986	34,139	176,983
269,395	4,585	7,013	10	30,682	128,113	18,785	189,188
306,482	.....	5,348	50	17,327	237,559	23,700	283,984
373,326	1,237	7,922	66	17,037	307,058	31,785	365,105
305,734	698	652	461	3,242	274,471	53,205	332,729
273,905	78	2,055	597	14,243	248,272	26,728	291,973
414,812	166	6,123	48	12,324	271,356	27,447	317,464
394,971	1,351	5,636	.....	6,715	145,193	13,866	172,761
419,786	93	3,220	316	13,617	223,871	16,872	257,989
542,043	47	2,479	1,254	20,269	268,305	2,435	294,789

E—TABLEAU indiquant les quantités de certains articles acquittés à Buffalo et Tonawanda, en transit par le canal Erié, pendant les vingt et une dernières années.

CÉRÉALES.

Années.	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles.	Total.	Augmentation. Diminution.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Tonneaux.	
1869	5,609	490,904	219,874	1,978	63,728	2,150	2,193	786,436	.....
1870	8,258	502,158	165,577	19,944	89,156	10,593	6,906	802,592	2·05
1871	5,607	570,849	579,709	19,810	106,391	27,622	5,705	1,315,693	67·59
1872	.....	330,032	866,169	41,515	73,572	5,900	88	1,317,276	67·50
1873	6	737,167	611,675	8,636	51,615	22,441	634	1,432,174	82·10
1874	.....	650,161	459,728	3,192	44,079	112	237	1,157,509	47·18
1875	5,859	695,315	273,006	1,156	36,609	2,242	3,372	1,017,559	29·38
1876	231	377,317	356,064	6,334	26,488	12,205	4,691	783,331	..... 0·39
1877	1,710	398,416	709,723	26,351	52,559	27,365	4,976	1,223,100	55·52
1878	987	775,953	718,714	21,665	69,256	51,064	6,662	1,644,301	109·08
1879	1,239	892,404	602,171	7,193	14,537	40,471	7,528	1,565,543	99·07
1880	2,743	897,603	131,857	434	16,154	12,137	4,256	2,065,184	162·06
1881	1,491	386,605	458,318	86	24,751	107	7,484	878,842	11·75
1882	1,123	586,019	241,406	1,858	9,046	19,158	6,216	864,826	9·96
1883	538	535,150	517,219	6,816	47,190	79,010	6,051	1,191,974	51·06
1884	520	767,784	194,368	4,910	47,060	57,856	4,411	1,078,909	37·18
1885	323	540,533	356,737	3,317	5,610	6,405	5,427	918,352	14·36
1886	488	955,851	351,272	6,799	5,180	.....	4,001	1,353,591	72·11
1887	334	914,152	438,069	15,207	32,907	4,612	44,693	1,449,984	85·64
1888	534	469,965	494,110	6,589	68,922	10,997	1,717	1,052,834	33·87
1889	845	457,922	579,526	16,380	61,175	34,167	5,160	1,155,175	46·88

SUPPLÉMENT du tableau E, indiquant les chargements à Oswego, pendant la même période.

CÉRÉALES.

Années.	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles.	Total.	Augmentation.	Diminution.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.		
1869	7,361	141,360	28,585	66,794	1,113	8,569	14,033	267,815	.....	.....
1870	11,440	115,732	10,120	77,906	3,953	7,402	11,628	238,181	.....	11·06
1871	10,043	123,173	70,218	72,675	1,806	6,250	13,259	297,424	11·05	.....
1872	4,773	57,865	27,148	62,172	684	6,751	10,425	169,818	.....	36·59
1873	4,061	53,361	10,578	46,337	670	6,019	10,739	131,765	.....	50·80
1874	.....	108,288	46,127	77,007	1,103	7,053	3,747	243,325	.....	9·14
1875	1,728	32,690	3,034	75,083	3,308	4,989	5,931	126,763	.....	52·67
1876	967	21,890	1,324	63,336	117	5,703	6,638	99,975	.....	62·67
1877	855	28,955	3,308	80,306	316	6,603	6,556	126,899	.....	52·61
1878	1,394	24,171	1,383	50,381	.....	10,598	5,222	93,149	.....	65·21
1879	734	25,740	9,268	71,693	.....	16,623	3,110	127,168	.....	52·51
1880	951	17,466	15,656	82,743	.....	12,598	5,996	135,410	.....	49·43
1881	758	25,352	8,064	62,793	200	14,444	4,027	115,638	.....	56·82
1882	813	20,274	4,401	70,862	416	22,265	7,773	126,804	.....	52·65
1883	432	22,634	535	32,557	.....	14,384	1,967	72,507	.....	73·00
1884	404	5,932	413	48,391	.....	12,173	2,819	70,132	.....	73·43
1885	519	6,484	22	45,264	.....	4,613	2,945	59,847	.....	77·62
1886	737	9,579	154	42,261	.....	1,671	4,814	59,216	.....	77·88
1887	790	675	2	44,580	.....	716	1,370	48,133	.....	82·02
1888	384	2,206	168	6,237	.....	.....	2,196	11,191	.....	95·82
1889	473	8,002	8,950	40,096	16	1,405	1,003	59,945	.....	77·61

F.—TABLEAU indiquant les quantités de certains articles acquittés à la descente sur le canal Welland pendant les dix-neuf années qui ont pris fin le 31 décembre 1889.

CÉRÉALES.

Années.	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles.	Total.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
1869*.....	44,110	310,090	119,541	3,920	.....	680	1,541	479,882
1872.....	26,648	231,056	254,534	2,693	7,594	64	2,300	524,889
1873..	30,660	345,720	180,042	2,643	1,188	3	3,557	563,813
1874.....	24,017	406,157	181,128	377	5,953	.....	3,301	620,933
1875.....	13,930	248,555	103,477	813	3,383	500	4,304	374,962
1876.....	15,735	194,559	144,501	1,110	24,496	1,454	2,949	384,807
1877...	13,588	248,894	169,185	10,216	2,810	2,405	1,833	448,931
1878.....	8,854	188,106	185,931	1,217	3,088	.....	2,100	389,296
1879...	10,588	271,545	144,276	803	1,196	.....	2,387	430,795
1880...	12,467	240,601	162,891	.....	477	.....	1,418	417,853
1881.....	9,655	121,393	103,075	252	.....	6	1,371	235,752
1882.....	12,205	205,876	54,797	537	.....	1,954	225	275,594
1883...	13,256	146,741	182,143	975	731	518	10,971	355,335
1884.....	13,626	135,804	118,811	270	10,746	477	9,018	288,752
1885.....	13,322	114,090	117,536	618	1,116	.....	1,628	248,310
1886.....	19,418	146,151	218,897	....	4,891	.....	14,571	403,928
1887.....	23,940	210,755	114,938	1,711	12,050	....	12,149	375,543
1888..... .. .	16,973	150,833	194,886	555	26,629	811	13,358	404,045
1889.....	7,922	120,498	353,595	197	28,356	1,918	18,273	530,759

* Exercice.

G.—Tableau indiquant les quantités de certains articles transportés sur le canal Welland en transit entre des ports des Etats-Unis, pendant les seize années qui ont pris fin le 31 décembre 1889.

Année.	Céréales.								Marchandises lourdes.					
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles.	Total.	Fer pour ch. de fer.	Autre fer.	Sel.	Houille.	Minerais.	Total.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
1869*	30,681	211,085	91,149	2,942	.....	667	1,006	337,530	68,064	14,334	89,086	28,566	35,912	235,962
1872	10,482	124,695	89,761	1,391	7,400	.....	608	234,337	24,040	13,239	49,843	95,741	59,401	242,264
1873	10,805	127,727	101,329	1,920	1,188	3	392	243,366	4,659	13,826	40,507	170,242	62,942	292,176
1874	8,230	229,053	125,627	.....	5,948	.....	5,368	374,226	5,742	8,941	22,888	203,673	19,651	260,895
1875	1,881	113,832	54,188	2,641	2,946	500	1,920	177,908	14	4,123	12,931	192,767	34,616	244,451
1876	5,187	96,247	58,138	.....	1,905	525	403	162,405	.....	5,531	29,395	167,110	25,808	227,844
1877	3,342	107,396	65,260	1,603	2,314	258	413	180,586	8,976	8,688	8,336	172,868	41,107	239,975
1878	1,316	65,542	60,026	859	277	.....	341	128,361	.....	10,713	3,892	150.583	13,535	178,723
1879	159	53,791	33,401	.....	464	.....	11	87,826	2,405	3,648	6,318	118,573	17,797	148,741
1880	.....	30,611	16,122	1,551	296	.....	.....	48,580	4,743	3,515	371	65,945	18,380	92,954
1881	.....	34,320	30,031	924	.....	.....	10	65,285	1,313	5,570	.....	83,858	6,464	97,205
1882	107	30,227	32,433	537	.....	684	14	64,002	.....	4,076	.....	158,552	14,533	177,161
1883	2,041	54,382	66,128	735	731	.....	8,579	132,496	1,209	6,901	8	196,462	24,891	229,471
1884	1,715	40,956	53,707	.....	9,874	.....	8,170	114,422	698	599	.....	210,790	15,100	227,187
1885	124	53,235	63,229	732	882	.....	1	118,203	.....	1,594	.....	198,416	15,029	215,039
1886	7,591	53,258	94,048	.....	4,790	.....	13,201	172,888	156	5,328	1	189,964	11,364	206,813
1887	11,780	37,678	83,431	1,732	12,050	.....	10,859	157,530	15	4,406	.....	82,780	627	87,828
1888	8,563	39,999	102,974	2	26,510	179	11,598	189,825	63	1,601	56	173,259	2,309	177,288
1889	5,017	39,229	147,045	.....	27,492	.....	17,225	236,208	.....	1,587	896	227,476	1,204	231,163

*Exercice.

H.—Tableau indiquant les quantités de céréales transportées sur chacune des lignes de canaux, et sur les deux principaux chemins de fer qui leur font concurrence pour le commerce de transport entre le lac Erié et la mer, pendant les quinze années qui ont pris fin le 31 décembre 1889.

Année.	Total sur les canaux de New-York.	Total sur le canal Welland.	Total sur les chemins de fer New-York Central et Erié.	Quantités acquittées à Buffalo et Tonawanda par le canal Erié.	Quantités acquittées à Oswego par le canal.	Quantités acquittées par le canal Welland en transit entre les ports des Etats-Unis.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
1869*	1,302,613	503,860	1,087,809	786,436	267,815	337,530
1872	1,674,320	538,147	1,870,614	1,317,276	169,818	234,337
1873	1,745,171	579,880	2,036,992	1,432,174	131,765	243,366
1874	1,767,598	647,397	2,791,517	1,157,509	243,325	374,226
1875	1,305,550	417,936	2,343,241	1,017,559	126,763	177,908
1876	1,064,293	409,788	2,875,803	783,331	99,975	162,405
1877	1,408,984	464,181	2,493,683	1,223,100	126,899	180,586
1878	1,912,734	403,403	3,695,764	1,644,301	93,149	128,361
1879	1,833,399	438,564	4,353,617	1,565,543	127,168	87,826
1880	2,371,090	442,182	4,732,385	2,065,184	135,410	48,580
1881	1,116,561	269,395	4,983,722	878,842	115,638	65,285
1882	1,118,776	306,482	3,885,557	864,826	126,804	64,002
1883	1,379,000	372,236	4,422,461	1,191,974	72,507	132,496
1884	1,236,986	305,734	3,639,805	1,078,909	70,132	114,422
1885	1,063,310	273,905	4,105,594	918,352	59,847	118,203
1886	1,489,886	414,812	3,802,262	1,353,591	59,216	172,888
1887	1,552,764	394,971	3,847,766	1,449,984	48,133	157,530
1888	1,166,958	419,786	3,197,734	1,052,834	11,191	189,825
1889	1,296,896	542,043	3,654,984	1,155,175	59,945	236,208

* Exercice.

I.—Tableau indiquant les quantités des marchandises qui ont descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, ayant pris le canal à Port Colborne, pendant les saisons de 1882, 1883, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888 et 1889.

Articles.	Navires canadiens.				Navires américains.				Total.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	174	62,665	432	121,150	41	17,482	329	97,257	976	298,554
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1882.										
Blé		60,535		46,201		5,203		87,213		199,152
Maïs		7,431		6,075		3,468		38,360		55,334
Seigle		.....		.....		.....		1,954		1,954
Houille		1,673		51,127		112		27,968		80,880
Diverses marchandises		2,939		3,744		1,553		2,605		10,841
Bois de service, pds. M.P.		1,021,957		1,943,568		3,969,790		17,327,483		24,262,798
Bois de constr., pds. cubes.		125,960		2,874,066		.....		13,500		3,013,526
Douves nombre.		59,600		1,065,233		.....		104,000		1,228,833
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	180	68,850	468	130,844	111	68,609	417	127,616	1176	395,929
1883.	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Blé		32,761		29,385		5,928		76,715		144,789
Maïs		25,651		21,073		36,146		99,272		182,142
Orge		.....		.....		.....		735		735
Seigle		.....		.....		.....		518		518
Avoine		.....		.....		731		.....		731
Houille		8,398		48,329		835		40,388		97,950
Diverses marchandises		5,238		3,590		13,195		2,299		24,322
Bois de service, pds. M.P.		2,102,292		3,455,590		5,287,386		15,143,274		25,988,542
Bois de constr., pds. cubes.		83,700		3,514,944		.....		70,500		3,669,144
Douves nombre.		32,876		1,038,349		.....		90,000		1,161,225
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	173	68,250	285	73,057	99	67,637	364	97,794	921	306,738
1884.	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Blé		38,859		11,618		5,461		75,474		131,412
Maïs		10,841		13,609		26,452		67,909		118,811
Orge		90		.....		.....		.....		90
Seigle		477		.....		.....		.....		477
Avoine		872		.....		7,963		1,911		10,746
Houille		497		28,275		301		10,154		39,227
Bardeaux, bois de chauffage et articles en bois		548		2,538		49		30		3,165
Diverses marchandises		2,073		3,804		11,793		428		18,103
Bois de service, pds. M.P.		3,393,351		1,680,976		8,987,558		18,126,215		32,188,100
Bois de constr., pds. cubes.		437,356		2,107,780		.....		159,647		2,704,783
Douves nombre.		.....		75,000		33,741		301,267		410,008

I.—Tableau indiquant les quantités des marchandises qui ont descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

Articles.	Navires canadiens.				Navires américains.				Total.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voil.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	199	67,461	347	80,828	81	35,613	350	106,873	977	290,775
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1885.										
Blé		26,025		3,153		6,882		72,478		108,538
Maïs		16,046		2,462		20,589		78,439		117,536
Orge		.....		228		.....		.....		228
Avoine		.....		.....		217		665		882
Pois		11		.....		.....		.....		11
Seigle		.....		.....		.....		.....		.....
Houille		1,005		20,318		.....		18,560		39,883
Diverses marchandises		1,941		3,689		1,111		1,086		7,827
Bardeaux, art. en bois, etc.		223		9		53		58		343
Bois de service, pds. M.P.		7,725,105		8,681,081		9,381,654		20,935,270		46,723,110
Bois de constr., pds. cubes.		601,516		2,849,526		20,692		113,682		3,585,416
Douves		104,000		44,000		83,500		.....		231,500
Bois de chauffage...cordes.		.....		783		.....		.....		783
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	261	95,928	426	123,297	118	86,937	358	108,344	1163	414,506
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1886.										
Blé		38,984		30,834		2,937		70,019		142,774
Maïs		48,547		33,315		36,852		99,644		218,358
Orge		.....		.....		.....		572		572
Avoine		6		41		4,331		459		4,837
Pois		450		158		.....		.....		608
Seigle		.....		.....		.....		.....		.....
Houille		4,007		45,018		.....		11,647		60,672
Diverses marchandises		2,926		6,728		23,687		281		33,622
Bardeaux, art. en bois, etc.		329		.....		252		215		1,152
Bois de service, pds. M.P.		6,915,390		15,719,631		8,953,478		18,405,961		49,994,460
Bois de constr., pds. cubes.		564,827		2,335,205		.....		35,500		2,935,532
Douves.....nombre.		221,280		697,933		.....		.....		919,213
Bois de chauffage...cordes.		.....		390		.....		.....		390
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	250	86,344	372	101,745	107	94,029	163	46,152	892	328,270
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1887.										
Blé		80,757		81,652		200		46,186		208,796
Maïs		12,341		14,775		65,981		20,582		113,679
Orge		.....		.....		9		575		584
Avoine		.....		1,376		11,098		279		12,753
Pois		.....		362		.....		.....		362
Seigle		.....		.....		.....		.....		.....
Houille		1,436		25,165		.....		2,108		28,709
Diverses marchandises		2,179		4,609		24,395		415		31,598
Bardeaux, art. en bois, etc.		1,716		1,081		26		.....		2,823
Bois de service, pds. M.P.		2,894,767		12,329,728		4,161,349		15,091,355		34,477,199
Bois de constr., pds. M.P.		498,770		1,285,594		.....		.....		1,784,364
Douves.....nombre.		.....		266,697		.....		.....		266,697
Bois de chauffage..cordes.		299		466		.....		.....		765

I.—TABLEAU indiquant les quantités de marchandises qui ont descendu le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Fin.*

ARTICLES.	Navires canadiens.				Navires américains.				Total.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	242	86,838	339	93,450	114	104,505	219	60,500	914	345,293
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1888.										
Blé		45,481		60,379		1,353		40,779		147,992
Maïs		38,620		14,251		71,988		71,175		196,024
Orge		.....		.....		.....		.....		.....
Avoine		672		.....		24,967		1,311		26,950
Pois		.....		54		57		.....		111
Seigle		.....		.....		71		632		703
Houille		1,603		20,064		.....		4,208		25,875
Diverses marchandises		2,165		3,291		22,719		3,722		31,897
Bardeaux, ustensiles en bois, etc		66		84		141		6		297
Bois de service..Pds. M.P.		5,262,700		11,977,905		4,451,360		12,539,672		34,230,637
Bois de construct. Pds. cub.		687,728		1,555,307		19,000		.....		2,262,035
Douves .....Nombre.		106,972		211,436		.....		34,000		352,408
Bois de chauffage..Cordes.		179		201		.....		.....		380
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	317	106,048	427	118,071	208	172,873	268	92,442	1220	489,434
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
1889.										
Blé		38,127		28,054		1,679		46,767		114,627
Maïs		60,218		43,819		152,858		96,700		353,595
Orge		.....		.....		.....		.....		.....
Avoine		320		.....		25,347		2,145		27,812
Pois		.....		.....		.....		.....		.....
Seigle		948		634		336		.....		1,918
Houille		3,976		21,148		712		1,664		27,500
Diverses marchandises		6,339		5,749		25,082		3,030		40,200
Bardeaux, ustensiles en bois, etc		.....		1		.....		51		52
Bois de service..Pds. M.P.		5,789,226		11,632,330		11,792,850		21,026,211		50,240,617
Bois de construct. Pds. cub.		924,645		2,934,989		.....		.....		3,859,634
Douves .....Nombre.		35,700		194,649		.....		.....		220,349
Bois de chauffage..Cordes.		.....		46		.....		.....		46

J.—Tableau des gros navires allégés à l'élévateur du chemin de fer de Welland à Port-Colborne; indiquant le tonnage, les dimensions, le tirant d'eau et les cargaisons, passés par le canal agrandi de Welland, pendant la saison de navigation de 1889.

NAVIRES CANADIENS À VAPEUR.

Date de l'arrivée.	Noms des navires.	Tonnage enregistré.	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Tirant d'eau à l'arrivée d. le port.		Cargaison première.				Allégement sur le chemin de fer Welland.						
						A la proue.	A la poupe.	Blé.	Maïs.	Avoine.	Fret roulant.	Blé.	Maïs.	Avoine.	Blé.	Maïs.	Avoine.	Fret roulant.
1889.		Ton'x	Pds.	P. pcs.	P. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Ton'x	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Ton'x	Ton'x	Ton'x	Ton'x
13 sept. ..	L. Shickluna	394	135	23 0	12 0	11 0	11 2	16,196	.....	.....	.....	3,356	.....	.....	101	.....	.....	.....
4 déc. ..	Erin	317	174	26 0	12 6	11 0	11 0	26,194	.....	.....	.....	8,241	.....	.....	247	.....	.....	...
	Total	.....	.....	.....	.....	.....	.....	42,390	.....	.....	.....	11,597	.....	.....	348	.....	.....	.....

NAVIRES CANADIENS À VOILES.

6 juillet. .	G. M. Neelon	314	138 3	25 8	11 6	11 1	11 11	22,563	.....	.....	.....	5,824	.....	.....	175	.....	.....	.....
6 do . .	T. R. Merritt	328	138 0	25 4	12 2	11 10	11 9	22,885	.....	.....	.....	5,966	.....	.....	179	.....	.....	.....
23 do . .	G. M. Neelon	314	138 3	25 8	11 6	11 11	11 11	23,060	.....	.....	.....	6,214	.....	.....	186	.....	.....	.....
27 août. .	G. M. Neelon	314	138 3	25 8	11 6	12 0	12 0	23,000	.....	.....	.....	6,244	.....	.....	187	.....	.....	.....
	Total	.....	.....	.....	.....	.....	.....	91,508	.....	.....	.....	24,248	.....	.....	727	.....	.....	.....

NAVIRES AMÉRICAINS À VAPEUR.

20 avril . .	John Rugee	950	216	35 0	18 0	13 10	14 5	50,000	.....	.....	.....	1,376	.....	.....	41	.....	.....	.....
21 do . .	D. C. Whitney	1,013	246	42 0	14 6	14 10	14 9	.....	61,650	.....	.....	.....	8,944	.....	.....	250	.....	.....
22 do . .	Wm. A. Haskill	1,441	265	37 0	16 6	13 11	14 6	.....	37,182	20,883	295	.....	2,732	1,195	.....	77	19	.....
22 do . .	Anna Smith	657	178	32 6	13 8	14 10	15 3	.....	39,691	.....	.....	.....	7,467	.....	.....	209	.....	.....
23 do . .	W. J. Averill	1,425	265	36 6	16 5	14 10	15 0	.....	62,625	.....	48	.....	8,419	.....	.....	236	.....	.....

26 do ..	Jno. Pridgeon, jr.	1,037	247	36	0	14	0	14	0	14	5		48,794		185		3,245			91			
15 mai ..	W. A. Haskill	1,441	265	37	0	16	6	13	9	14	4		25,444	33,439	388		1,523			43			
29 do ..	Veronica	881	202	34	8	18	0	14	4	14	8		53,000				5,262			147			
30 do ..	W. A. Haskill	1,441	265	37	0	16	6	14	7	14	8		56,302		168		5,144			144			
7 juin ..	W. J. Averill	1,425	265	36	6	16	5	14	7	14	8		57,112		164		7,145			200			
23 do ..	John Rugee	950	216	35	0	18	0	15	4	15	0		60,472				8,634			242			
23 do ..	W. A. Haskill	1,441	265	37	0	16	6	14	6	14	7		42,668		536		4,652			131			
30 juillet ..	W. J. Averill	1,425	265	36	6	16	5	14	11	15	0		45,126		586		9,384			263			
12 août ..	W. A. Haskill	1,441	265	37	0	16	6	15	0	15	0		50,867		381		8,891			249			
12 do ..	John Rugee	950	216	35	0	18	0	15	9	15	0		62,554				9,648			270			
17 do ..	W. J. Averill	1,425	265	36	6	16	5	14	0	14	4		44,008		352								15
2 sept. ..	W. A. Haskill	1,441	265	37	0	16	6	13	10	15	9		54,243		284		7,860			220			
4 do ..	S. J. Macey	613	164	31	8	11	0	14	11	15	0		43,711				5,041			141			
5 do ..	W. J. Averill	1,425	265	36	6	16	5	14	10	15	3		47,159		503		9,224			258			
17 do ..	C. J. Kushaw	1,107	233	37	0	19	0	15	6	14	10		54,484				9,738			272			
17 do ..	W. A. Haskill	1,441	265	37	0	16	6	13	6	15	6		50,000		336		5,481			153			
20 do ..	John Rugee	950	216	35	0	18	0	15	7	15	3		61,826				10,740			301			
24 do ..	Argonaut	985	213	35	0	12	0	14	3	14	5		46,998				2,756			77			
24 do ..	W. J. Averill	1,425	265	36	6	16	5	15	1	15	3		55,477		323		10,725			300			
2 oct. ..	Veronica	881	202	34	8	18	0	14	5	14	7		55,295				6,257			175			
3 do ..	Mont Eagle	1,035	237	35	0	19	8	15	6	14	9		59,604				10,294			288			
10 do ..	Gov. Smith	1,547	240	42	0	16	8	15	3	15	7		70,006		253		14,299			400			
12 do ..	W. A. Haskill	1,441	265	37	0	16	6	14	3	15	3		52,075		220		6,435			180			
14 do ..	Argonaut	985	213	35	0	12	0	15	0	15	4		53,000				8,484			238			
16 do ..	D. C. Whitney	1,013	246	40	6	14	6	15	3	15	0		64,801				11,186			313			
20 do ..	W. J. Averill	1,425	265	36	6	16	5	14	7	14	7		39,577		636		7,373			206			
23 do .	W. L. Frost	1,203	250	37	0	15	0	13	6	13	7		47,759		290		6,690			187			
24 do ..	Jas. R. Langdon	1,550	240	42	0	16	8	15	4	15	4		60,286		340		8,978			251			
28 do ..	Gov. Smith	1,547	240	42	0	16	8	13	8	14	5		61,580		121		6,934			194			
31 do ..	Argonaut	985	213	35	0	12	0	14	11	14	9		51,427				8,315			233			
1er nov. ..	W. A. Haskill	1,441	265	37	0	16	6	13	10	13	10		32,904	21,518	307		1,482	1,922		41	31		
11 do ..	W. J. Averill	1,425	265	36	6	16	5	13	8	14	0		40,432		447		916			26			
13 do ..	Jas. N. Langdon	1,550	240	42	0	16	8	13	6	14	3		47,872		476		2,153			60			
24 do ..	W. A. Haskill	1,441	265	37	0	16	6	14	0	14	0		25,111	34,157	389		855	1,944		24	31		
27 do ..	Mont Eagle	1,035	237	35	0	19	8	14	2	13	6			83,225				3,984			64		
	Total											50,000	1,923,122	193,222	8,028	1,376	253,306	9,045	41	7,090	145		15

NAVIRES AMÉRICAINS—À VOILES.

15 avril ..	Iron State	1,086	214	35	0	18	2	14	10	14	2		55,453				1,384			39			

J.—TABLEAU des gros navires allégés à l'élévateur du chemin de fer de Welland à Port-Colborne, etc.—*Suite.*

NAVIRES CANADIENS À VAPEUR.

Date de l'arrivée.	Navires.	Cargaisons de grain et de fret roulant passées par le canal Welland.								Destination.		Coût par boisseau.	Temps employé à l'allégement.
		Blé.	Maïs.	Avoine.	Blé.	Maïs.	Avoine.	Fret roulant.	Cargaisons totales passées par le canal.	De	A		
1889.		Boiss.	Boiss.	Boiss.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.			Cts.	H. M.
13 sept.	L. Shickluna.....	12,840	.....	.....	386	.....	.....	.....	386	Détroit.....	Ste-Catherine...	2	4 0
4 déc.	Erin	17,953	.....	.....	539	.....	.....	.....	539	Port-Arthur	Toronto	2	5 0
	Total.....	30,793	.....	.....	925	.....	.....	.....	925	.....	.....	.....	.....

NAVIRES CANADIENS—À VOILES.

6 juill.	G. M. Neelon	16,739	.....	.....	503	.....	.....	.....	503	Chicago	Ste-Catherine...	2	3 0
6 do	T. R. Merritt.....	16,919	.....	.....	508	.....	.....	.....	508	do	do ..	2	4 0
23 do	G. M. Neelon	16,846	.....	.....	506	.....	.....	.....	506	do	do ..	2	4 0
27 août ...	G. M. Neelon	16,756	.....	.....	503	.....	.....	.....	503	do	do ..	2	4 0
	Total	67,260	.....	.....	2,020	.....	.....	.....	2,020	.....	.....	.....	.....

NAVIRES AMÉRICAINS—À VAPEUR.

20 avril	John Rugee.....	48,624	.....	.....	1,459	.....	.....	.....	1,459	Milwaukee	Kingston	2	5 0
21 do	D. C. Whitney	.....	52,706	19,688	.....	1,476	.....	.....	1,476	Chicago	Ogdensburg.....	2	4 0
22 do	Wm. A. Haskill.....	.....	34,450	.....	.....	965	315	295	1,575	do	do	2	5 0
22 do	Anna Smith.....	.....	32,224	.....	.....	903	.....	.....	903	Détroit.....	Kingston	2	6 0
23 do	W. J. Averill.....	.....	54,206	.....	.....	1,518	.....	48	1,566	Chicago	Ogdensburg.....	2	4 0

26 do	Jno. Pridgeon, jeune		45,549			1,276		185	1,461	do		do	2	2	0
15 mai	W. A. Haskill		23,921	33,439		670	536	388	1,594	do		do	2	2	0
29 do	Veronica		47,738			1,337			1,337	do		do	2	3	0
30 do	W. A. Haskill		51,158			1,433		168	1,601	do		do	2	3	0
7 juin	W. J. Averill		49,967			1,400		164	1,564	do		do	2	5	0
23 do	John Rugee		51,838			1,452			1,452	do		Kingston	2	4	0
23 do	W. A. Haskill		38,016			1,065		536	1,601	do		Ogdensburg	2	2	0
30 juill.	W. J. Averill		35,742			1,001		586	1,587	do		do	2	5	0
12 août	W. A. Haskill		41,976			1,176		381	1,557	do		do	2	3	0
12 do	John Rugee		52,906			1,482			1,482	do		do	2	4	0
17 do	W. J. Averill		44,008			1,233		337	1,570	do		do	2	1	0
2 sept.	W. A. Haskill		46,383			1,299		284	1,583	do		do	2	3	0
4 do	S. J. Macey		38,670			1,083			1,083	do		do	2	4	0
5 do	W. J. Averill		37,935			1,063		503	1,566	do		Ogdensburg	2	4	0
17 do	C. J. Kushaw		44,746			1,253			1,253	do		Kingston	2	5	0
17 do	W. A. Haskill		44,519			1,247		336	1,583	do		Ogdensburg	2	2	50
20 do	John Rugee		51,086			1,431			1,431	do		do	2	5	0
24 do	Argonaut		44,242			1,239			1,239	do		Kingston	2	1	0
24 do	W. J. Averill		44,752			1,254		323	1,577	do		Ogdensburg	2	4	0
2 oct.	Veronica		49,038			1,374			1,374	do		Kingston	2	4	30
3 do	Mount Eagle		49,310			1,381			1,381	do		do	2	5	0
10 do	Gov. Smith		55,707			1,560		253	1,813	do		Ogdensburg	2	7	0
12 do	W. A. Haskill		45,640			1,278		220	1,498	do		do	2	4	0
14 do	Argonaut		45,516			1,247			1,247	do		Kingston	2	6	0
16 do	D. C. Whitney		53,615			1,502			1,502	do		do	2	5	0
20 do	W. J. Averill		32,204			902		636	1,538	do		Ogdensburg	2	4	0
23 do	W. L. Frost		41,069			1,150		290	1,440	do		do	2	2	45
24 do	Jas. R. Langdon		51,308			1,437		340	1,777	do		do	2	5	0
28 do	Gov. Smith		54,646			1,531		121	1,652	do		do	2	2	45
31 do	Argonaut		43,112			1,208			1,208	do		Kingston	2	4	30
1er nov.	W. A. Haskill		31,422	19,596		880	314	307	1,501	do		Ogdensburg	2	4	10
11 do	W. J. Averill		39,516			1,107		447	1,554	do		do	2	2	0
13 do	Jas R. Langdon		45,719			1,281		476	1,757	do		do	2	2	30
24 do	W. A. Haskill		24,256	32,213		680	516	389	1,585	do		do	2	2	30
27 do	Mont Eagle			79,241			1,268		1,268	do		do	2	2	0
	Total	48,624	1,669,816	184,177	1,459	46,774	2,949	8,013	59,195						

NAVIRES AMÉRICAINS—À VOILES.

15 avril	Iron State		54,069			1,514			1,514	Détroit		Kingston	2	2	0

K.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passé à l'est du lac Erié, sur tout le parcours des canaux Welland et du Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, pendant les saisons de navigation en 1881, 1882, 1883, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888 et 1889.

ARTICLES.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Classe 3.									
Fer, en gueuse	858	459	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do tout autre	.....	9	5	.....	7	15	.....	418	.....
Pierre, pour la taille	233	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pommes	.....	1	.....	.....	513	49	33	.....	.....
Orge	.....	259	.....	38	.....	.....	.....	.....	.....
Maïs	69,066	17,474	109,191	55,552	44,401	116,517	24,609	66,443	195,350
Fleur de farine	4,476	5,920	5,089	9,659	2,874	2,934	6,140	3,865	6,841
Farine, toutes sortes	.....	.....	1,188	.....	16	125	87	100	148
Avoine	.....	.....	.....	872	.....	.....	.....	.....	320
Pois	.....	.....	726	433	11	608	362	.....	.....
Seigle	.....	1,269	518	477	.....	.....	.....	.....	1,284
Graines, toutes sortes	.....	37	2	.....	42	33	.....	12	3
Tabac, brut	.....	1	.....	.....	.....	25	.....	.....	.....
Blé	77,061	161,692	76,379	84,822	52,157	86,815	160,063	93,915	70,815
Tous autres produits agricoles, légumes	.....	1	.....	.....	1	.....	17	.....	798
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	.....	.....	77	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Chevaux	.....	1	.....	.....	2	1	1	2	2
Saindoux et huile de saind.	361	206	6	.....	.....	22	.....	54	.....
Lard	5,141	278	212	318	30	936	418	265	1,220
Tous autres produits agricoles, animaux	.....	.....	.....	.....	4	68	29	39	32
Total, classe 3	157,196	187,609	193,393	152,171	100,058	208,148	191,759	165,113	276,813
Classe 4.									
Cendre	13	10	3	36	97	44	113	85	107
Meubles	4	12	6	10	5	6	9	2	.....
Verre, de toutes sortes	47	6	1	.....	.....	.....	.....	3	.....
Mélasse	.....	18	43	.....	.....	28	.....	.....	.....
Clous	.....	.....	.....	1	.....	.....	1	.....	.....
Huile	.....	425	.....	78	7	6	14	.....	4
Peinture	.....	4	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....
Poix et goudron	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Sucre	.....	.....	2	.....	.....	.....	15	.....	.....
Pierre, brute	291	484	269	317	.....	.....	12	.....	.....
Térébenthine	.....	2	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....
Whisky, bière et tous autres spiritueux	.....	25	35	.....	.....	8	.....	3	20
Marchandises non énumérées	60	105	53	37	29	100	72	105	193
Total, classe 4	415	1,092	412	480	138	193	236	198	324
Classe 5.									
Barils, vides	1	3	.....	37	128	6	88	40	.....
Bois de construction, scié	2,849	3,639	6,311	7,531	19,945	18,707	7,001	5,175	6,118
Douves, pipes et barils	1,001	2,359	2,024	200	856	332	184	139	.....
do Indes Occident.	1,198	1,130	451	863	.....	287	131	1,623	270
Bois carré, sur bâtiments	3,227	1,574	290	.....	639	1,330	.....	.....	.....
do en radeaux	3,250	1,149	2,314	7,365	11,128	15,410	14,390	11,586	9,302
Articles en bois	76	205	199	68	76	101	45	25	.....
Total, classe 5	11,602	10,059	11,589	16,064	32,772	36,173	21,839	18,588	15,690
Classe spéciale.									
Houille	.....	75	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10
Grand total	169,213	198,835	205,394	168,715	132,968	244,514	213,834	183,899	298,197

L.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passé à l'ouest de Montréal, sur tout le parcours des canaux du Saint-Laurent et Welland, jusqu'au lac Erié, pendant les saisons de navigation en 1881, 1882, 1883, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888 et 1889.

Articles.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Classe 3.									
Briques	81	96	78	200	44	66	3	187	84
Ciment et chaux hydrauliq.	38	533	508	219	117	498	1,740	1,177	823
Argile, chaux et sable	121	56	56	.....	.....	1	134	95	3
Poisson	18	406	.....	.....	.....	1	95	1	80
Gypse	.....	.....	.....	.....	13	.....	.....	.....	.....
Fer, chemin de fer	16,476	11,246	8,725	2,031	12,356	6,629	153	9,148	15,513
do en gueuse	8,131	3,575	2,460	43	23	10	368	573	250
do tout autre	900	686	528	366	290	76	1,997	297	290
Sel	5,175	1,820	5,324	802	1,574	5,609	4,197	3,599	4,216
Pierre, pour la taille	5	.....	.....	.....	7	.....	.....	.....	.....
Fleur de farine	.....	.....	21	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Farines	.....	.....	5	.....	.....	.....	.....	31	.....
Avoine	.....	.....	264	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pommes de terre	359	23	.....	.....	.....	.....	4	.....	.....
Graines, de toutes sortes	65	14	.....	.....	.....	.....	.....	24	215
Produits agricoles, non énumérés, légumes	2	.....	25	1	1	.....	.....	35	19
Chevaux	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2
Saindoux et huile de saind.	.....	.....	.....	.....	3	.....	3	.....	.....
Lard	.....	.....	.....	45	.....	.....	.....	.....	.....
Laine	.....	3	.....	.....	.....	.....	4	.....	.....
Tous autres articles non énumérées	.....	.....	.....	.....	.....	6	4	77	.....
Total, classe 3	31,371	18,460	17,994	3,707	14,428	12,896	8,702	15,244	21,495
Classe 4.									
Cendre, potasse et perlasse.	.....	.....	.....	.....	226	20	.....	.....	.....
Faïencerie et poterie	24	116	137	47	10	40	164	336	112
Bois de teinture, etc,	.....	.....	2	.....	.....	1	4	.....	.....
Meubles	3	4	4	1	.....	9	1	1	.....
Verres, toutes sortes	97	359	156	160	32	39	53	77	71
Manille	.....	5	5	17	.....	7	5	1	.....
Mélasse	14	58	3	.....	.....	23	1	7	56
Clous	258	576	1,085	160	205	389	147	578	736
Huile, en barils	54	119	122	80	10	82	28	22	9
Peinture	47	124	103	161	24	36	80	59	49
Poix et goudron	1	.....	50	1	.....	5	1	.....	.....
Résine	.....	11	21	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Cendre de soude	3,177	1,040	1,801	1,427	164	975	1,116	1,196	766
Acier	29	.....	3	142	.....	1	423	3	3
Pierre, bruts	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Sucre	5	465	375	290	64	316	207	98	7
Etain	959	641	1,669	1,832	10	549	2,225	198	480
Térébenthine	.....	.....	1	1	.....	1	1	1	1
Blanc de plomb	.....	14	.....	3	.....	3	4	2	4
Blanc de céruse	10	5	19	.....	9	.....	7	.....	33
Whisky, bière, etc	91	564	791	364	259	174	287	228	124
Marchandises non énumérées	984	1,992	2,608	1,001	712	1,008	619	1,259	1,422
Total, classe 4	5,753	6,093	8,957	5,687	1,725	3,678	5,373	4,066	3,873
Classe 5.									
Barils, vides	40	130	179	.....	.....	227	.....	.....	2
Bois de serv., scié, sur nav.	.....	175	318	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Articles en bois	26	23	.....	3	2	.....	.....	.....	.....
Total, classe 5	66	328	497	3	2	227	.....	.....	2
Classe spéciale.									
Houille	.....	.....	40	28	.....	.....	.....	.....	.....
Grand total	37,190	24,881	27,488	9,425	16,155	16,801	14,075	19,310	25,370

M.—TABLEAU indiquant la quantité de fret passé à l'est par le canal Welland de ports américains à des ports américains, dans les saisons de navigation en 1880, 1881, 1882, 1883, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888 et 1889.

Articles.	1880.	1881.	1882.	1883.	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Classe 3.										
Briques	22		3				41			
Ciment et chaux hydraulique			2				31		4	
Poisson				1				2		
Fer, chemin de fer				142						
do tout autre		79	114	90	40		45			520
Sel				8			1			
Pierre, pour la taille	258			38	15					
Pommes		1	8							
Orge			537	735				1,709	2	
Maïs	16,122	30,031	32,433	66,128	53,707	63,229	93,503	83,431	102,974	147,045
Fleur de farine			107	2,041	1,715	124	7,591	11,780	8,563	5,017
Foin, pressé					13					
Farine, de toutes sortes			5	8,579	8,170		13,201	10,726	11,598	17,224
Tourteaux oléagineux				1						
Avoine	296			731	9,874	882	4,790	12,050	26,510	27,492
Pommes de terre			1							1
Seigle			684						179	
Graines, de toutes sortes		16		662	511		236	44	48	151
Blé	30,611	34,320	30,227	54,282	40,956	53,235	53,258	37,678	39,999	39,229
Produits agricoles, légumes			5	3			2	2		
Peaux vertes et salées, etc.				60	73		414	170	39	
Chevaux			1	6	6		1	2		1
Saindoux et huile de saindoux				5	7		13	14	19	32
Viande, autre que le lard			1	12	4		1	18	14	3
Lard			1	163			106	108	19	21
Moutons					1					
Laine				95			1,125	86	18	452
Total, classe 3	47,309	64,447	64,129	133,782	115,092	117,470	174,359	157,820	189,986	237,188
Classe 4.										
Instruments aratoires		3		1				9		
Faïencerie et poterie		4	1	1					1	1
Meubles			15	25	16		21	24	30	30
Verre, toutes sortes			66		1		2			
Clous		102	7	51	26		4			
Huile, en barils			995	206	255		6	8		
Peinture			3	6						
Cendre de soude			7							
Acier			1						3	
Pierre, brute	192	29	33	87	7		38			2
Blanc de plomb		2	6	5						
Whisky, bière et tous autres spiritueux	14		12	156	26		21	63	151	190
Marchandises non énumérées	1	49	91	941	481	2	824	469	1,453	1,679
Total, classe 4	207	189	1,237	1,479	812	2	916	573	1,638	1,902
Classe 5.										
Bois de service, scié, sur navires	33,555	30,462	34,182	34,189	43,713	44,668	43,776	29,845	28,333	55,074
Cercles				26						
Bardeaux	9		9	9	76	111	463		6	51
Douves, saloirs				25					82	
Articles en bois, etc	1	4	43	30	11		2	26	141	333
Total, classe 5	33,565	30,466	34,234	34,279	43,800	44,779	44,241	29,871	28,562	55,458
Classe spéciale.										
Houille	871	1,164	10,686	5,372	4,293	4,974	5,400	1,163	878	1,124
Pierre, impropre à la taille										1,681
Total, classe spéciale	871	1,164	10,686	5,372	4,293	4,974	5,400	1,163	878	2,805
Grand total	81,952	96,266	110,286	174,912	163,997	167,225	224,916	189,427	221,064	297,353

N.—TABLEAU indiquant le nombre de navires et leurs cargaisons de blé, partis de ports à l'ouest de Port-Colborne à destination de Montréal ; la quantité transbordée à Kingston et la quantité de chaque cargaison passée par les canaux du Saint-Laurent, pendant la saison de navigation en 1889.

Nom des navires.	Première cargaison passée par le canal Welland.	Quantité transbordée à Kingston.	Cargaison passée par les canaux du St-Laurent.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeur canadien "Acadia"	577	92	485
do do	420	135	285
do do	511	113	398
do do	600	154	446
do "Alma Monro"	458	182	276
do do	407	131	276
do "Canada"	555	179	376
do do	548	250	298
do do	555	276	279
do "Cuba"	602	262	340
do do	541	240	301
do do	216	210	6
do do	600	251	349
do "Celtic"	516	211	305
do do	510	228	282
do do	509	225	284
do do	510	257	253
do "Lake Michigan"	540	216	324
do do	527	264	263
do "Shickluna"	526	225	301
Navire à voiles canadien "John Gaskin"	1,054	390	664
do do "Jennie"	960	321	639
do do do	883	306	577
do do "Kildonan"	1,028	257	771
do do "Regina"	848	215	633
do do do	799	235	564
Total	15,800	5,825	9,975

Nombre de cargaisons de blé	26	
Quantité passée par le canal Welland à Kingston	15,800	ton'x.
do transbordée à Kingston	5,825	do
do de blé transportée jusqu'à Montréal sans transbordement à Kingston	9,975	do

N.—TABLEAU indiquant le nombre de navires et leurs cargaisons de blé, partis de ports à l'ouest de Port-Colborne à destination de Montréal ; la quantité transbordée à Kingston, et la quantité de chaque cargaison passée par les canaux du Saint-Laurent, pendant la saison de navigation en 1889.

Nom des navires.	Première cargaison passée par le canal Welland.	Quantité transbordée à Kingston.	Cargaison passée par les canaux du St-Laurent.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Vapeur canadien "Alma Munro"	616	238	378
do do	560	240	320
do do	560	271	289
do do	672	265	407
do do	672	309	363
do "Acadia"	422	.....	422
do do	588	163	425
do do	575	125	450
do do	476	109	367
do "Celtic"	481	196	285
do "Cuba"	560	207	353
do do	560	252	308
do do	443	173	270
do "Canada"	510	193	317
do "Lake Michigan"	509	199	310
do do	510	199	311
do "St. Magnus"	980	576	404
Navire à voiles canadien "Jennie"	898	257	641
do do	946	318	628
do do	952	350	602
do "Kildonan"	1,175	336	839
do do	1,154	328	826
do do	1,120	294	826
do do	1,126	286	840
do do	1,120	308	812
do "Glenora"	1,307	623	679
do "Regina"	849	233	616
do do	843	224	619
do do	857	262	595
	22,041	7,534	14,502

Nombre de cargaisons de maïs		29
Quantité passée par le canal Welland à Kingston	Tonneaux.	22,041
do transbordée à Kingston	do	7,534
do de maïs transportée jusqu'à Montréal sans transbordement à Kingston	do	14,502

RÉCAPITULATION, 1889.

—	Nombre de cargaisons.	Total.
Blé	26	
Maïs	29	
Total		55
	Tonneaux.	Tonneaux.
Quantité de blé passé par le canal Welland, en destination de Montréal	15,800	
do maïs do do	22,041	
Total des quantités passées par le canal Welland		37,841
Quantité des susdites cargaisons transbordées à Kingston, savoir :—		
Blé	5,825	
Maïs	7,534	
Total des quantités transbordées		13,359
Quantité des susdites cargaisons transportées jusqu'à Montréal dans des navires sans transbordement à Kingston, savoir :—		
Blé	9,975	
Maïs	14,502	
Total des quantités transportées jusqu'à Montréal		24,477

O.—Tableau indiquant la quantité de grain qui a descendu le canal Welland jusqu'à Kingston sur des navires canadiens et américains, ayant pris le canal à Port-Colborne, pendant la saison de navigation de 1889.

Articles.	Navires canadiens.				Navires américains.				Total.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.	No.	Tonnage.
	118	68,568	90	35,018	47	37,339	67	27,229	322	168,154
	Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.		Tonneaux.	
Maïs		57,997		41,539		51,962		46,273		197,771
Avoine		320								320
Pois										
Seigle		948		634		336				1,918
Blé		35,659		28,020		1,459		8,328		73,466
Total		94,924		70,193		53,757		54,601		273,475

					Tonneaux.
118 cargaisons sur les vapeurs canadiens ; quantité totale					94,924
90	do	voiliers	do	do	70,193
47	do	vapeurs	américains	do	53,757
67	do	voiliers	do	do	54,601

P.—Quantité totale de grain arrivée à Kingston sur des navires qui ont passé par le canal Welland pendant la saison de navigation de 1889.

Sommaire.		Tonneaux.	Total, tonneaux.
Vapeurs canadiens, 118 cargaisons de grain		94,924	
Voiliers do 90 do		70,193	
Total, navires canadiens			165,117
Vapeurs américains, 47 cargaisons de grain		53,757	
Voiliers do 67 do		54,601	
Total, navires américains			108,358
Total, navires canadiens et américains			273,475
Distribués comme suit :—			
1 cargaison transportée à Montréal dans des navires canadiens sans transb.			425
54 cargaisons arrivées à Kingston dans des navires canadiens, avec une quantité moyenne de		37,416	
Transbordé		13,359	
Quantité transportée à Montréal sans transbordement à Kingston			24,057
Navires arrivés à Kingston et qui ont déchargé toutes leurs cargaisons, comme suit :—			
153 cargaisons dans des navires canadiens	127,276		
114 do do américains	108,358		
Quantité moyenne déchargée		235,634	
Transbordé dans des navires canadiens pour Montréal	229,928		
Transbordé *via* C.C.P. pour Montréal	638		
Quantité transbordée pour Montréal		230,566	
Quantité restant à Kingston			5,068
Total, quantité transbordée			243,925
Total			273,475

Q.—État comparatif de la quantité de grain qui a descendu le canal Welland jusqu'à Kingston, pour les saisons de 1888 et 1889.

	1888.		1889.	
	Nombre de cargaisons.	Tonneaux.	Nombre de cargaisons.	Tonneaux.
Quantité arrivée à Kingston dans des navires canadiens	182	143,025	208	165,117
do do do américains	60	43,667	114	108,358
Total	242	186,692	322	273,475
Quantité transbordée à Kingston dans des navires canadiens pour Montréal		144,127		243,287
Quantité transportée à Montréal sans transbordement à Kingston		16,231		24,482
Quantité transportée à Montréal par chemins de fer		14,921		638
Quantité restant à Kingston		11,413		5,068
Total		186,692		273,475

1 navire a transporté sa cargaison à Montréal sans transbordement en 1889, contre 2 en 1888.
54 navires ont allégé leurs cargaisons à Kingston en 1889, contre 39 en 1888.
267 navires ont déchargé toutes leurs cargaisons à Kingston en 1889, contre 201 en 1888.

R.—Quantité d'avoine arrivée à Montréal par canaux et voies ferrées, de 1884 à 1889 inclusivement, et quantité exportée pendant la même période.

Années.	Par le canal Lachine.	Par les chemins de fer C. P. et G. T.	Total, reçus à Montréal.	Exporté.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
1884	297,326	528,032	825,358	246,643
1885	678,866	550,425	1,229,291	1,463,932
1886	650,910	595,756	1,246,666	2,033,098
1887	341,568	452,748	794,316	509,010
1888	123,213	542,007	665,220	70,809
1889	119,958	812,750	932,708	88,910
Total	2,211,841	3,481,718	5,693,559	4,412,402

S.—Quantité de houille passée par le canal Welland depuis 1885 jusqu'à 1889 inclusivement, et perception de péages sur cette houille.

Années.	De ports des Etats-Unis à des ports canadiens.		Entre ports des Etats-Unis.		Total	Péages perçus à 20c. par tonneau.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	$ cts.
1885	10,321	31,350	193,442	4,974	240,087	48,017 40
1886	22,187	49,724	184,564	5,400	261,875	52,375 00
1887	26,775	25,968	81,617	1,163	135,523	27,104 60
1888	17,365	27,183	172,381	878	217,807	43,561 40
1889	12,036	25,931	226,352	1,124	265,443	53,088 60
Total	88,684	160,156	858,356	13,359	1,120,735	224,147 00
Moyenne	17,737	32,031	171,671	2,708	224,147	44,829 40

La quantité de houille passée à l'ouest par le canal Welland pendant cinq ans a été comme suit:—

	Entre ports des Etats-Unis.	De ports des Etats-Unis à des ports canadiens.
	Tonneaux.	Tonneaux.
1885	193,442	10,321
1886	184,564	22,187
1887	81,617	26,775
1888	172,381	17,365
1889	226,352	12,036
Total	858,356	88,684
Moyenne	171,671	17,737

Ainsi, la quantité de houille qui a passé par le canal Welland en 1889, à destination de ports des Etats-Unis, a été beaucoup plus considérable que les années précédentes. Le transport a été fait par des navires américains.

La quantité portée à l'ouest par des navires canadiens a été de 11,263 tonneaux.

De la quantité totale, 238,388 tonneaux, transportée à l'ouest en 1889, les navires des Etats-Unis ont eu pour leur part 227,125 tonneaux, et ont payé $45,425 de taxes. De leur côté, les navires canadiens ont transporté 11,263 tonneaux, et payé $2,252.60 de taxes.

La quantité de houille passée à l'est par le canal Welland pendant cinq ans a été comme suit:—

	Entre ports des Etats-Unis.	De ports des Etats-Unis à des ports canadiens.
	Tonneaux.	Tonneaux.
1885	4,974	31,350
1886	5,400	49,724
1887	1,163	25,968
1888	878	27,183
1889	1,124	25,931
Total	13,539	160,156
Moyenne	2,708	32,031

	Tonneaux.
Ainsi, la quantité expédiée vers l'est à des ports des Etats-Unis en 1889 a été de	1,124
Et celle expédiée à des ports canadiens de	25,931
Soit un total de	27,055
Part des navires canadiens dans le transport	24,679
do américains do	2,376
Total	27,055
Péages acquittés par les navires canadiens	$4,935 80
do do américains	475 20
Total	$5,411 00

Relevé de la quantité de houille passée par le canal Welland, de 1885 à 1889, à bord de navires du Canada et des Etats-Unis.

Année.	Quantité transportée dans des navires canadiens.		Quantité transportée dans des navires américains.		Quantité totale transportée dans des navires canadiens et américains.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
		$ cts.		$ cts.		$ cts.
1885	17,764	3,552 80	18,560	3,712 00	36,324	7,264 80
1886	43,477	8,695 40	11,647	2,329 40	55,124	11,024 80
1887	25,023	5,004 60	2,108	421 60	27,131	5,426 20
1888	23,853	4,770 60	4,208	841 60	28,061	5,612 20
1889	24,679	4,935 80	2,376	475 20	27,055	5,411 00
Total	134,796	26,959 20	38,899	7,779 80	173,695	34,739 00
Moyenne	26,960	5,392 00	7,780	1,556 00	34,739	6,947 80

Relevé de la houille passée par le canal Welland entre 1885 et 1889 inclusivement, et des péages produits.

Année.	De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports canadiens.		Total, tonneaux.	Péages payés. — Taux, 20 centins la tonne.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.		$ cts.
1885	193,442	4,974	10,321	31,350	240,087	48,017 40
1886	184,564	5,400	22,187	49,724	261,875	52,375 00
1887	81,617	1,163	26,775	25,968	135,523	27,104 60
1888	172,381	878	17,365	27,183	217,807	43,561 40
1889	226,352	1,124	12,036	25,931	265,443	53,188 60
Total	858,356	13,359	88,684	160 156	1,120,735	224,147 00
Moyenne	171,671	2,708	17,737	32,031	224,147	44,829 40

T.—QUANTITÉ totale de houille qui a passé par les canaux du Saint-Laurent pendant les saisons de 1885 à 1889 inclusivement.

Année.	Quantité passée en franchise sans péages.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité totale montée et descendue.	Péages perçus sur la quantité descendue jusqu'à Montréal.
	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	$ cts.
1885	5,035	122,829	127,864	18,424 35
1886	3,301	118,802	122,103	17,820 70
1887	7,579	121,618	129,197	18,242 70
1888	8,341	123,050	131,391	18,423 90
1889	5,360	124,290	129,650	18,604 90

U.—ETAT COMPARATIF de la quantité de fret descendu par le canal Welland, indiquant la quantité destinée à Montréal, la quantité destinée à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall, et la quantité destinée à des ports américains, Oswégo, Ogdensburg, etc., sur le côté sud du lac Ontario, pour les années 1883 jusqu'à 1889, inclusivement.

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1883.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	3	2	.....
Produits agricoles, non énumérés, légumes	.....	3	3
" " animaux	.....	6	.....
Instruments aratoires	.....	.....	1
Orge	.....	.....	735
Houille	.....	89,344	5,372
Maïs	109,191	6,815	66,128
Faïencerie et poterie	.....	.....	1
Poisson	.....	.....	1
Fleur de farine	5,089	.....	2,041
Meubles	6	8	25
Verrerie	1	9	.....
Chevaux	.....	.....	6
Peaux vertes et salées	77	26	60
Fer, chemin de fer	.....	.....	142
" tout autre	5	39	90
Saindoux et huile de saindoux	6	1	5
Farines, de toutes sortes	1,188	138	8,579
Marbre	.....	2	12
Manille	.....	.....	4
Mélasse	43	4	1
Clous	.....	.....	51
Avoine	.....	.....	731
Huile, en barils	.....	300	206
Tourteaux oléagineux	.....	.....	1
Pois	726	.....	.....
Lard	212	13	163
Peinture	.....	.....	6
Guénilles	.....	.....	271
Seigle	518	.....	.....
Sel	.....	.....	8
Pierre, pour la taille	.....	2,584	38
" ouvrée	269	353	87
Graines, de toutes sortes	2	.....	662
Acier	1	.....	.....
Sucre	2	.....	.....
Spiritueux, bière, etc.	35	98	156
Tabac, brut	.....	5	.....
Suif	.....	2	.....
Blé	76,379	3,835	54,282
Blanc de plomb	.....	.....	5
Laine	.....	.....	95
Tous autres effets et marchandises non énumérés	52	109	665
Barils, vides	.....	4	.....
Bois de chauffage, sur navires	.....	930	.....
Cercles	.....	.....	26
Bois de service, scié, sur navires	6,311	792	34,732
Douves et fonds, barils	.....	31	.....
" pipes	2,024	2,738	.....
" Indes occidentales	451	1,946	.....
Douves, saloirs	.....	.....	25
Bardeaux	.....	.....	9
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	.....	1	.....
Bois de construction, carré	2,604	74,329	.....
Articles en bois et bois en partie fabriqué	199	35	30
Total	205,394	184,502	175,455

U.—ETAT COMPARATIF de la quantité de fret descendu par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1884.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	36	10	.....
Produits agricoles non énumérés, légumes	.....	7	.....
" " animaux	.....	2	.....
Instruments aratoires	.....	9	.....
Orge	38	52	.....
Houille	.....	32,598	4,293
Maïs	55,552	9,552	53,707
Bestiaux	.....	1	.....
Poisson	.....	13	.....
Fleur de farine	9,659	.....	1,715
Meubles	10	17	16
Verrerie, de toutes sortes	.....	10	1
Foin, pressé	.....	.....	13
Chevaux	.....	2	6
Peaux, cornes et sabots	.....	.....	73
Fer, tout autre	.....	8	40
Cryolithe ou minerai chim., et autres minerais, exc. le fer	.....	10	.....
Saindoux et huile de saindoux	.....	2	7
Farine, de toutes sortes	.....	5	8,170
Viandes, autres que le lard	.....	28	4
Marbre	.....	.....	1
Clous	1	.....	26
Avoine	872	.....	9,874
Huile, en barils	78	354	255
Pois	433	.....	.....
Lard	318	.....	.....
Seigle	477	.....	.....
Sel	.....	364	.....
Pierre, pour la taille	.....	2,059	15
" ouvrée	317	190	7
Graines, de toutes sortes	.....	111	511
Moutons	.....	.....	1
Spiritueux, bière, etc	.....	11	26
Térébenthine	1	.....	.....
Blé	84,822	2,549	40,975
Tous autres effets et marchandises non énumérés	37	104	480
Barils, vides	37	3	1
Bois de chauffage, sur navires	.....	930	.....
Bois de service, scié, sur navires	7,531	85	45,239
Douves et fonds, barils	.....	22	.....
" " pipes	200	487	.....
" " Indes Occidentales	863	406	.....
Bardeaux	.....	7	76
Bois de construction, carré	7,365	50,414	.....
Articles en bois et bois en partie fabriqué	68	3	11
Total	168,715	100,425	165,543

Une remise de 10 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, l'avoine, l'orge et le seigle, à destination de Montréal, par un A. C. du 28 mai 1884.

U.—ETAT COMPARATIF de la quantité de fret descendu par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1885.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	97	.....	.....
Pommes	513	.....	.....
Produits agricoles, non énumérés, légumes	1	.....	.....
" " animaux	2	.....	.....
Orge	.....	.....	228
Houille	.....	31,350	4,974
Maïs	44,401	9,906	63,229
Faïencerie et poterie	1	.....	.....
Fleur de farine	2,874	.....	124
Meubles	5	11	.....
Chevaux	2	1	.....
Fer, en gueuse	.....	100	.....
" tout autre	7	.....	.....
Minerai de fer	.....	.....	987
Saindoux et huile de saindoux	.....	2	.....
Farines, de toutes sortes	16	.....	.....
Avoine	.....	.....	882
Huile, en barils	7	568	.....
Pois	11	.....	.....
Peinture	.....	68	.....
Lard	30	.....	.....
Sel	.....	407	.....
Pierre, pour la taille	.....	3,749	.....
" ouvrée	.....	8	.....
Graines de toutes sortes	42	10	.....
Spiritueux, bière, etc	.....	25	.....
Suif	2	4	.....
Blé	52,157	2,003	53,235
Toutes autres marchandises non énumérées	28	8	2
Barils, vides	128	8	.....
Bois de chauffage, sur navires	.....	540	.....
Bois de service, scié	19,945	6,774	49,561
Douves et fonds	856	604	.....
Bardeaux	.....	.....	111
Bois de construction, carré	11,767	69,616	.....
Articles en bois	76	.....	.....
Total	132,968	125,762	173,333

Une remise de 10 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, l'avoine, les pois, l'orge et le seigle à destination de Montréal, par un A. C. du 17 juin 1885, et une remise de 18 centins par tonneau à compter du 1er juillet 1885, par A. C. du 4 juillet 1885.

U.—ETAT COMPARATIF de la quantité de fret descendu par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports d'Ontario entre le Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1886.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	44	10	11
Pommes	49	.....	.....
Produits agricoles, non énumérés, légumes	.....	1	1
Briques	.....	.....	41
Ciment et chaux hydraulique	.....	.....	26
Houille	.....	49,724	5,400
Maïs	116,517	8,871	93,503
Farine	2,934	.....	7,591
Meubles	6	15	21
Verrerie, de toutes sortes	.....	.....	2
Chevaux	1	.....	1
Peaux vertes et salées, etc	.....	.....	414
Fer, en gueuse	.....	617	43
" tout autre	15	12	1
Saindoux et huile de saindoux	22	9	13
Farines, de toutes sortes	125	18	13,201
Viandes, autres que le lard	67	64	1
Marbre	.....	2	.....
Mélasse	28	7	.....
Clous	.....	.....	4
Avoine	.....	41	4,790
Huile	6	28	6
Pois	608	.....	.....
Lard	936	407	106
Peinture	1	1	.....
Guénilles	.....	.....	13
Sel	.....	29	1
Pierre, pour la taille	.....	4,314	.....
" impropre à la taille	.....	103	38
Graines, de toutes sortes	33	3	236
Sucre	.....	.....	3
Spiritueux, bière, etc	8	12	21
Tabac (brut)	25	.....	.....
Suif	1	2	1
Blé	86,815	969	53,258
Laine	.....	.....	1,125
Marchandises non énumérées	100	46	793
Barils, vides	6	2	.....
Flottes	.....	20	.....
Bois de service, scié, sur navires	18,707	7,546	53,124
Mâts, espars, etc	.....	22	.....
Douves et fonds, barils	.....	57	.....
" " pipes	332	339	.....
" " Indes occidentales	287	444	.....
Bardeaux	.....	12	463
Bois de construction, carré	16,740	44,335	.....
Articles en bois, etc	101	45	2
Total	244,514	118,127	234,254

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, l'avoine, les pois, l'orge et le seigle, descendus à Montréal, par arrêté du conseil du 21 avril 1886.

U.—ETAT COMPARATIF de la quantité de fret descendu par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre le Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1887.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	113	.....	.....
Pommes	33	.....	.....
Produits agricoles non énumérés, légumes	.....	.....	2
Instruments aratoires	.....	.....	9
Orge	.....	.....	1,709
Houille	.....	25,968	1,163
Maïs	24,609	6,898	83,431
Poisson	.....	.....	2
Farine	6,140	.....	11,780
Meubles	9	9	24
Chevaux	1	1	2
Peaux vertes et salées, etc.	.....	.....	170
Fer, en gueuse	.....	1,137	.....
" tout autre	.....	7	.....
Saindoux et huile de saindoux	.....	6	14
Farines, de toutes sortes	87	42	10,726
Viandes, autres que le lard	29	15	18
Clous	1	.....	.....
Avoine	.....	.....	12,050
Huile	14	190	8
Huile, en barils	17	.....	.....
Pois	362	.....	.....
Lard	418	86	108
Pierre, pour la taille	.....	3,531	.....
" impropre à la taille	12	543	.....
Graines	.....	4	44
Sucre	15	.....	1
Spiritueux	.....	99	63
Blé	160,063	4,940	37,678
Laine	.....	.....	86
Toutes autres marchandises non énumérées	72	123	468
Barils, vides	88	.....	24
Bois de service, scié	7,001	1,816	44,733
Douves et fonds, barils	.....	27	.....
" " pipes	184	.....	.....
" " Indes occidentales	131	838	.....
Bois de construction, carré	14,390	21,351	.....
Articles en bois et bois en partie fabriqué	45	1	2
Total	213,834	67,632	204,315

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle, descendus à Montréal, par un arrêté du conseil du 28 mars 1887.

U.—ÉTAT COMPARATIF de la quantité du fret descendu par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1888.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	85		
Pommes		45	
Orge			2
Ciment et chaux hydraulique			4
Houille		27,183	878
Maïs	66,443	25,469	102,974
Faïencerie et poterie		4	1
Fleur de farine	3,865		8,563
Meubles	2	1	30
Verrerie, de toutes sortes	3	2	
Foin, pressé		20	
Chevaux	2		
Peaux vertes et salées			39
Fer, en gueuse		549	
do tout autre	418	490	
Saindoux et huile de saindoux	54	12	18
Farines de toutes sortes	100		11,598
Viandes, autres que le lard	39	6	14
Avoine			26,510
Huile		3	
Pois		54	
Lard	265	61	19
Guénilles			14
Seigle		632	179
Pierre, pour la taille		6,535	
do ouvrée		126	
Graines de toutes sortes	12	1	48
Acier			3
Sucre		2	4
Spiritueux	3	2	151
Suif			1
Blé	93,915	14,365	39,999
Laine			18
Tous autres effets et marchandises non énumérés	105	34	1,435
Barils, vides	40		133
Bois de service, scié	5,174	4,515	45,818
Douves et fonds, barils	15	7	
do pipes	124		
do Indes occidentales	1,623	13	
do saloirs	1	1	
Bardeaux			6
Bois de construction, carré (sur navires)	11,586	33,669	
Articles en bois	25		8
Total	183,899	113,801	238,467

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle en destination de Montréal, par un arrêté en conseil du 20 avril 1888.

ÉTAT COMPARATIF de la quantité de fret descendu par le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains.
1889.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Alcalis, potasse et perlasse	107	5	.....
Houille	.....	25,931	1,124
Maïs	195,350	11,200	147,045
Faïencerie et poterie	.....	1	1
Poisson	.....	5	.....
Fleur de farine	6,841	.....	5,017
Meubles	.....	4	30
Chevaux	2	.....	1
Fer, en gueuse	.....	613	.....
do tout autre	.....	.....	520
Saindoux et huile de saindonx	.....	5	19
Farines de toutes sortes	148	.....	17,224
Viandes, autres que le lard	32	2	3
Mélasse	.....	.....	88
Avoine	320	.....	27,492
Huile, en barils	4	2	.....
Tourteaux oléagineux	798	.....	.....
Pommes de terre	.....	.....	1
Lard	1,220	114	21
Seigle	1,284	634	.....
Sel	.....	316	.....
Pierre, pour la taille	.....	6,784	.....
do brute	.....	11	2
do impropre à la taille	.....	375	1,681
Graines de toutes sortes	3	.....	151
Spiritueux, bière, etc.	20	8	190
Suif	.....	.....	13
Blé	70,815	7,241	39,229
Laine	.....	.....	452
Marchandises	193	129	1,591
Barils, vides	.....	.....	173
Bois de service, scié	6,118	20,650	55,074
Mâts, espars, etc	.....	220	.....
Traverses de chemin de fer	.....	852	.....
Billots de sciage	.....	.....	158
Douves et fonds, barils	.....	4	.....
do pipes	202	304	.....
do Indes occidentales	68	559	.....
Bardeaux	.....	.....	51
Piquets, etc	.....	17	.....
Bois de construction, carré	9,302	70,819	.....
Articles en bois, etc	.....	.....	2
Total	292,827	146,805	297,353

Une remise de 18 centins par tonneau a été accordée sur le blé, le maïs, les pois, l'orge et le seigle en destination de Montréal, par un arrêté en conseil du 18 mars 1889.

ETAT indiquant la quantité de fret descendu par le canal Welland à des ports canadiens, etc.—*Suite.*

RÉCAPITULATION.

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des américains, sur le côté sud du lac Ontario.
1883.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Orge	.....	.....	735
Maïs	109,191	6,815	66,128
Avoine	.....	.....	731
Seigle	518	.....	.....
Blé	76,379	3,835	54,282
Total du grain	186,088	10,650	121,876
Autres articles	19,306	173,852	53,579
Total	205,394	184,502	175,455
1884.			
Orge	38	52	.....
Maïs	55,552	9,552	53,707
Avoine	872	.....	9,874
Seigle	477	.....	.....
Blé	84,822	2,549	40,975
Total du grain	141,761	12,153	104,556
Autres articles	26,954	88,272	60,987
Total	168,715	100,425	165,543
1885.			
Orge	.....	.....	228
Maïs	44,401	9,906	63,229
Avoine	.....	.....	882
Pois	11	.....	.....
Seigle	.....	.....	.....
Blé	52,157	2,003	53,235
Total du grain	96,569	11,909	117,574
Autres articles	36,399	113,853	55,759
Total	132,968	125,762	173,333
1886.			
Orge	.....	.....	.....
Maïs	116,517	8,871	93,503
Avoine	.....	41	4,790
Pois	608	.....	.....
Seigle	.....	.....	.....
Blé	86,815	969	53,258
Total du grain	203,940	9,881	151,551
Autres articles	40,574	108,246	82,703
Total	244,514	118,127	234,254

ETAT indiquant la quantité de fret descendu par le canal Welland à des ports canadiens, etc.—*Fin.*

RÉCAPITULATION.

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains, sur le côté sud du lac Ontario.
1887.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Orge	.....	.....	1,709
Maïs	24,609	6,898	83,431
* Avoine	.....	.....	12,050
Pois	362	.....	.....
Seigle	.....	.....	.....
Blé	160,063	4,940	37,678
Total du grain	185,034	11,838	134,868
Autres articles	28,800	55,794	69,447
Total	213,834	67,632	204,315
1888.			
Orge	.....	.....	2
Maïs	66,443	25,469	102,974
Avoine	.....	.....	26,510
Pois	.....	54	.....
Seigle	.....	632	179
Blé	93,915	14,365	39,999
Total du grain	160,358	†40,520	169,664
Autres articles	23,541	73,281	68,803
Total	183,899	113,801	238,467
1889.			
Orge	.....	.....	.....
Maïs	195,350	11,200	147,045
Avoine	320	.....	27,492
Pois	.....	.....	.....
Seigle	1,284	634	.....
Blé	70,815	7,241	39,229
Total du grain	267,769	19,075	213,766
Autres articles	25,158	127,730	83,587
Total	292,927	146,805	297,353

* Il n'y a pas eu de remise sur l'avoine en 1887, 1888 et 1889.

† En conséquence d'une crevasse dans le canal Cornwall, 14,921 tonneaux sur la quantité du grain ci-dessus ont été expédiés à Montréal par les chemins de fer Canadien du Pacifique et le Grand-Tronc, et une remise de 18 cts. allouée par tonneau.

V.—SOMMAIRE de la quantité de fret descendu par le canal Welland sur lequel pleins péages ont été payés.

—	Quantité descendue par les ports canadiens : Toronto, Hamilton, Kingston, Cornwall, etc.	Quantité descendue par les ports des Etats-Unis : Oswégo, Odgensburg, etc., le côté sud du lac Ontario.
1883.	Tonneaux.	Tonneaux.
Grain	10,650	121,876
Autres articles	173,852	53,579
Total	184,502	175,455
1884.		
Grain	12,153	104,556
Autres articles	88,272	60,987
Total	100,425	165,543
1885.		
Grain	11,909	117,574
Autres articles	113,853	55,759
Total	125,762	173,333
1886.		
Grain	9,881	151,551
Autres articles	108,246	82,703
Total	118,127	234,254
1887.		
Grain	11,838	134,868
Autres articles	55,794	69,447
Total	67,632	204,315
1888.		
Grain	25,599	169,664
Autres articles	73,281	68,803
Total	98,880	238,467
1889.		
Grain	19,075	213,766
Autres articles	127,730	83,587
Total	146,805	297,353

CANAL

ETAT COMPARATIF pour les années

——	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canal Welland, 1888	.....	.....	.....	2,985 47	23,903 01
do 1889	.....	.....	.....	17,061 73	23,791 75
Augmentation	.....	.....	.....	14,076 26	.....
Diminution	.....	.....	.....	.....	111 26
Canaux du Saint-Laurent, 1888	.....	.....	.....	4 00	7,463 51
do 1889	.....	.....	.....	1,471 78	9,134 72
Augmentation	.....	.....	.....	1,467 78	1,671 21
Diminution	.....	.....	.....	.....	.....
Canal Chambly, 1888	.....	.....	.....	2 65	2,726 86
do 1889	.....	.....	.....	30 46	3,550 36
Augmentation	.....	.....	.....	27 81	823 50
Diminution	.....	.....	.....	.....	.....
Canal Rideau, 1888	.....	.....	.....	.....	746 50
do 1889	.....	.....	.....	222 43	996 75
Augmentation	.....	.....	.....	222 43	250 25
Diminution	.....	.....	.....	.....	.....
Canaux d'Ottawa, 1888	.....	.....	.....	.....	8,902 90
do 1889	.....	.....	.....	1,425 13	10,071 16
Augmentation	.....	.....	.....	1,425 13	1,168 26
Diminution	.....	.....	.....	.....	.....
Canal Saint-Pierre, 1888	2 69	.....	.....	1 84	399 77
do 1889	1 96	.....	9 98	150 50	457 71
Augmentation	.....	.....	9 98	148 66	57 94
Diminution	0 73	.....	.....	.....	.....
Canaux du district de Newcastle, 1888	.....	.....	.....	.....	16 70
do do 1889	.....	.....	.....	.....	21 42
Augmentation	.....	.....	.....	.....	4 72
Diminution	.....	.....	.....	.....	.....
Total, augmentation	.....	.....	9 98	17,368 07	3,864 62
Total, diminution	0 73	.....	.....	.....	.....

Somme remboursée à raison de réduction des péages sur le grain passant par les canaux Welland et Saint-Laurent, 1888, $30,580.02 ; revenu actuel, $290,853.91.

Somme remboursée à raison de réduction des péages sur le grain passant par les canaux Welland et Saint-Laurent, 1889, $48,725.80 ; revenu actuel, $332,383.51.

REVENU.

terminées le 31 décembre 1888 et 1889.

Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
27,344 25	23,199 70	28,289 65	23,661 07	23,033 14	14,898 50	48 00	167,362 79
29,024 36	27,981 74	38,022 03	34,429 54	28,047 61	20,623 14	486 48	219,468 38
1,680 11	4,782 04	9,732 38	10,768 47	5,014 47	5,724 64	438 48	52,105 59
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
13,377 08	12,986 72	12,827 52	11,672 21	7,251 76	5,536 58	115 06	71,234 44
11,446 53	14,280 85	12,104 21	10,388 30	8,578 97	5,833 39	54 79	73,293 54
.....	1,294 13	.....	.....	1,327 21	296 81	.....	2,059 10
1,930 55	.....	723 31	1,283 91	.....	.....	60 27	.....
3,651 01	3,208 83	3,563 56	3,950 84	3,357 09	1,839 38	.....	22,300 22
3,784 91	3,401 38	3,439 48	2,494 65	2,545 89	1,486 99	.....	20,734 12
133 90	192 55	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	124 08	1,456 19	811 20	352 39	.....	1,566 10
1,228 55	1,470 53	1,170 41	855 50	856 70	391 17	.....	6,719 36
1,176 33	1,632 35	1,295 14	858 41	729 51	327 61	1 24	7,239 77
.....	161 82	124 73	2 91	.....	.....	1 24	520 41
52 22	.....	.....	.....	127 19	63 56	.....	.....
9,329 10	8,172 58	7,645 65	5,701 02	7,705 01	3,826 10	73 07	51,355 43
9,019 91	8,849 94	9,180 84	7,275 21	7,864 20	3,275 16	.....	56,961 55
.....	677 36	1,535 19	1,574 19	159 19	.....	.....	5,606 12
309 19	.....	.....	.....	.....	550 94	73 07	.....
265 92	194 67	317 14	313 81	345 20	263 60	99 93	2,204 57
356 00	333 10	412 09	438 35	380 35	306 84	72 79	2,919 67
90 08	138 43	94 95	124 54	35 15	43 24	.....	715 10
.....	.....	.....	.....	.....	.....	27 14	.....
53 32	36 09	50 19	66 45	21 17	13 20	.....	257 12
51 20	69 66	107 79	121 34	82 81	38 06	.....	492 28
.....	33 57	57 60	54 89	61 64	24 86	.....	235 16
2 12	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	7,279 90	10,697 46	9,784 90	5,659 27	5,122 66	279 24	59,675 38
389 99	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Total pour l'année 1888. ..... $321,433.93
Total pour l'année 1889..... 381,109.31

ETAT COMPARATIF indiquant les quantités de grains passés par les canaux pendant les années expirées le 31 décembre 1888 et 1889.

—	Grains.							Bois.	Total.
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Tous autres.		
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
Canal Welland, 1888	16,983	160,963	194,886	5,906	26,629	811	13,608	59,604	479,390
do 1889	7,931	126,664	353,595	4,272	28,356	2,673	18,552	84,868	626,911
Augmentation	.....	.....	158,709	.....	1,727	1,862	4,944	25,264	147,521
Diminution	9,052	34,299	.....	1,634	.....	.....	.....	.....	.....
Canaux du Saint-Laurent, 1888	9,830	117,766	82,194	1,563	1,743	.....	22,975	61,166	297,237
do 1889	8,324	99,045	201,563	2,811	1,703	1,292	22,844	60,896	398,478
Augmentation	.....	.....	119,369	1,248	.....	1,292	.....	.....	101,241
Diminution	1,506	18,721	.....	.....	40	.....	131	270	.....
Canal Chambly, 1888	377	.....	.....	373	1,050	9	901	91,874	94,584
do 1889	252	3	.....	1,078	1,370	.....	433	81,665	84,801
Augmentation	.....	3	.....	705	320	.....	.....	.....	.....
Diminution	125	.....	.....	.....	.....	9	468	10,209	9,783
Canal Rideau, 1888	432	326	92	275	17	15	229	59,780	61,166
do 1889	366	311	52	270	13	23	210	59,803	61,048
Augmentation	.....	.....	.....	.....	.....	8	.....	23	.....
Diminution	66	15	40	5	4	.....	19	.....	118
Canaux de l'Ottawa, 1888	23	40	.....	471	1,088	2	1,902	533,206	536,732
do 1889	19	70	2	390	855	1	1,699	614,851	617,887

Augmentation		30	2					81,645	81,155
Diminution	4			81	233	1	203		
Canal Saint-Pierre, 1888	2,206							4,126	6,332
do 1889	1,505							7,126	8,631
Augmentation								3,000	2,299
Diminution	701								
Canaux du district de Newcastle, 1888								434	434
do 1889								835	835
Augmentation								401	401
Diminution									
Total, augmentation			278,040	233	1,770	3,152	4,123	99,854	322,716
Total, diminution	11,454	53,002							

Total pour 1888	1,475,875
Total pour 1889	1,798,591

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A.

N° (A) 5.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1889.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse		2						110		112	112	22 40
Pommes	20	699	4						24	699	723	20 75
Produits agricoles non énumérés, légumes				420						420	420	21 00
Produits agricoles non énumérés, animaux												
Instruments aratoires												
Orge			4,075	197					4,075	197	4,272	616 17
Briques	20			4					20	4	24	2 03
Os												
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique	1	6			49				50	6	56	7 63
Argile, chaux et sable	1	364	200						201	364	565	65 03
Houille		435			226,352	1,124	14,463	25,931	240,815	27,490	268,305	53,181 95
Maïs						147,045		206,550		353,595	353,595	70,719 00
Bestiaux												
Coton, brut												
Faïencerie et poterie	5	1				1			5	2	7	0 50
Bois de teintures et matières tinctoriales												
Poisson		5	9		156				165	5	170	25 75
Lin et chanvre												
Fleur de farine	9	2,019				5,017		886	9	7,922	7,931	1,231 63
Meubles	1		9		1	30		4	11	34	45	8 48
Gypse				623						623	623	7 79
Verrerie, de toutes sortes	1		1						2		2	0 30
Foin pressé												
Cochons												
Chevaux			2			1		2	2	3	5	0 90
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	18								18		18	1 80
Glace												
Fer, chemin de fer	3		44						47		47	7 05

" en gueuse			14					613	14	613	627	124 70
" tout autre	81		184		1,067	520			1,332	520	1,852	303 41
Minerai de fer			1,221		1,204				2,425		2,425	121 25
Cryolithe ou minerai chimique, et autre minerai, excepté le fer		10								10	10	0 50
Saindoux et huile de saindoux						19		5		24	24	4 80
Farine, de toutes sortes	15					17,224		139	15	17,363	17,378	3,473 73
Viandes, autres que le lard						3		34		37	37	7 40
Marbre					4,455				4,455		4,455	668 25
Manille					8				8		8	1 20
Mélasses	2				340	88			342	88	430	68 90
Clous	128		14						142		142	13 72
Avoine		544				27,492		320		28,356	28,356	5,668 23
Huile, en barils	5	2					156	20	161	22	183	6 05
Tourteaux oléagineux								798		798	798	159 60
Pois	240			210					240	210	450	25 50
Pommes de terre						1				1	1	0 20
Lard						21		1,334		1,355	1,355	271 00
Peinture	4		1		129				134		134	19 58
Poix et goudron			40						40		40	6 00
Guénilles												
Seigle	460		295					1,918	755	1,918	2,673	496 85
Résine												
Sel	19	315	23		896			1	938	316	1,254	198 69
Pierre, pour la taille								6,784		6,784	6,784	1,356 80
" ouvrée						2		11		13	13	2 60
" impropre à la taille, non ouvrée	886				7,107	1,681		375	7,993	2,056	10,049	969 87
Graines, de toutes sortes						151		3		154	154	30 80
Moutons												
Cendre de soude					3				3		3	0 45
Acier												
Sucre	155				797				952		952	123 71
Spiritueux, bière, etc	5	7	3			190		36	8	233	241	46 48
Tabac (brut)												
Suif					61	13			61	13	74	11 75
Etain			125						125		125	18 75
Térébenthine												
Blé	4,290	13,363				39,229	1,876	67,906	6,166	120,498	126,664	24,173 92
Blanc de plomb												
Blanc de céruse					153				153		153	22 95
Laine					16	452			16	452	468	92 80
Tous autres effets et marchandises non énumérés	685	423	77		23,386	1,591		208	24,148	2,222	26,370	3,947 75
Ecorce												
Barils, vides			10	110	8	173			18	283	301	37 88
Courbes pour bâtiments												
Flottes												
Bois de chauffage, sur navires	3,660	11,148	300						3,960	11,148	15,108	644 83
" en radeaux												
Cercles												

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 5.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	979	4,200		15,981		55,074		8,632	979	83,887	84,866	14,932 20
" " en radeaux				2						2	2	0 22
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires		215								215	215	32 25
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux	5	5							5	5	10	1 25
Liens de chemins de fer, sur navires		145	22					757	22	902	924	143 18
" en radeaux												
Billots de sciage	239	2,111		2,587		158	7		246	4,856	5,102	215 88
Douves et fonds, barils								4		4	4	0 46
" " pipes								506		506	506	94 49
" " Indes Occidentales								627		627	627	117 16
Douves, saloirs												
Bardeaux				1		51				52	52	36 27
Piquets et perches pour clôtures, sur nav.		17								17	17	6 36
" " en rad.												
Bois de construction, carré, sur navires		21,321		240				55,640		77,201	77,201	11,578 88
" " en radeaux				6				2,920		2,926	2,926	657 09
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqué					43	2			43	2	45	18 00
Total, fret payant péages	11,937	57,357	6,673	20,381	266,231	297,353	16,502	383,074	301,343	758,165	1,059,508	196,894 75
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur les canaux du St-Laurent.												
Produits agricoles, non énumérés, légumes			19						19		19	
Briques	9		75						84		84	
Ciment et chaux hydraulique	9		814						823		823	
Argile, chaux et sable	3											

Faïencerie et poterie			112						112		112	
Poisson			80						80		80	
Meubles												
Verrerie, de toutes sortes	1		70						71		71	
Chevaux	1		1						2		2	
Fer, chemin de fer	14,784		729						15,513		15,513	
" en gueuse	78		172						250		250	
" tout autre	54		236						290		290	
Mélasses			56						56		56	
Clous	268		468						736		736	
Huile, en barils	4		5						9		9	
Peinture	20		29						49		49	
Sel	65		4,151						4,216		4,216	
Graines, de toutes sortes			215						215		215	
Cendre de soude			766						766		766	
Acier			3						3		3	
Sucre	4		3						7		7	
Spiritueux, bière, etc.	12		112						124		124	
Etain	57		423						480		480	
Térébenthine	1								1		1	
Blanc de plomb	2		2						4		4	
Blanc de céruse	21		12						33		33	
Toutes autres marchandises non énumérées	262		1,160						1,422		1,422	
Barils, vides			2						2		2	
Bois en franchise, de Welland à Port-Robinson		395								395	395	
Grand total, fret	27,592	57,752	16,388	20,381	266,231	297,353	16,502	383,074	326,713	758,560	1,085,273	

Total des péages sur navires		18,647 35
" " passagers		143 78
" " articles en franchise	$3,824.40	
Amendes		3,327 71
Dommages		450 79
Autres recettes		4 00
Revenu total, à part les loyers des pouvoirs hydrauliques		$219,468 38

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 19 mai 1890.

B. H. TEAKLES,
Premier commis du revenu des canaux.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A.—*Suite.*

N° (A) 6.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1889.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.		Total, montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Montée.	Descente.	
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse		2						110		112	112		22 40	22 40
Pommes			4						4		4	0 60		0 60
Produits agricoles, non énumérés, légumes														
Produits agricoles, non énumérés, animaux														
Instruments aratoires														
Orge			4,075						4,075		4,075	611 25		611 25
Briques														
Os														
Soufre														
Ciment et chaux hydraulique					49				49		49	7 35		7 35
Argile, chaux et sable			200						200		200	30 00		30 00
Houille					226,352	1,124	12,036	25,931	238,388	27,055	265,443	47,677 60	5,411 00	53,088 60
Maïs						147,045		206,550		353,595	353,595		70,719 00	70,719 00
Bestiaux														
Coton, brut														
Faïencerie et poterie		1				1				2	2		0 40	0 40
Bois de teint. et matières tinct.														
Poisson		5	9		156				165	5	170	24 75	1 00	25 75
Lin et chanvre														
Fleur de farine	2					5,017		886	2	5,903	5,905	0 30	1,180 60	1,180 90
Meubles			9		1	30		4	10	34	44	1 50	6 80	8 30
Gypse														
Verrerie, de toutes sortes	1		1						2		2	0 30		0 30
Foin, pressé														
Cochons														
Chevaux			2			1		2	2	3	5	0 30	0 60	0 90
Peaux vertes et salées, cornes et sabots														

Glace													
Fer, chemin de fer	3		44					47		47	7 05		7 05
" en gueuse			14				613	14	613	627	2 10	122 60	124 70
" tout autre	78		184		1,067	520		1,329	520	1,849	199 35	104 00	303 35
Minerai de fer			1,221		1,204			2,425		2,425	121 25		121 25
Cryolithe ou minerai chimique et autre min., excepté le fer		10							10	10		0 50	0 50
Saindoux et huile de saindoux						19		5	24	24		4 80	4 80
Farine, de toutes sortes						17,224		139	17,363	17,363		3,472 60	3,472 60
Viandes, autres que le lard						3		34	37	37		7 40	7 40
Marbre					4,455			4,455		4,455	668 25		668 25
Manille					8			8		8	1 20		1 20
Mélasses	2				340	88		342	88	430	51 30	17 60	68 90
Clous	70		14					84		84	12 60		12 60
Avoine						27,492		320	27,812	27,812		5,562 40	5,562 40
Huile, en barils		1						5	6	6		1 20	1 20
Tourteaux oléagineux								798	798	798		159 60	159 60
Pois													
Pommes de terre						1			1	1		0 20	0 20
Lard						21		1,334	1,355	1,355		271 00	271 00
Peinture			1		129			130		130	19 50		19 50
Poix et goudron			40					40		40	6 00		6 00
Guénilles													
Seigle	460		295					1,918	755	1,918	2,673	113 25	383 60	496 85
Résine													
Sel		315			896			1	896	316	1,212	134 40	63 20	197 60
Pierre, pour la taille								6,784		6,784	6,784		1,356 80	1,356 80
" ouvrée						2		11		13	13		2 60	2 60
" impropre à la taille, non ouvrée					7,107	1,681		375	7,107	2,056	9,163	710 50	205 50	916 00
Graines, de toutes sortes						151		3		154	154		30 80	30 80
Moutons														
Cendre de soude					3				3		3	0 45		0 45
Acier														
Sucre	9				797				806		806	120 90		120 90
Spiritueux, bière, etc	5	5	3			190		23	8	218	226	1 20	43 60	44 80
Tabac, brut														
Suif					61	13			61	13	74	9 15	2 60	11 75
Etain			125						125		125	18 75		18 75
Térébenthine														
Blé		12,490				39,229		65,566		117,285	117,285		23,457 00	23,457 00
Blanc de plomb														
Blanc de céruse					153				153		153	22 95		22 95
Laine					16	452			16	452	468	2 40	90 40	92 80
Tous autres effets et marchandises non énumérés	171	114	73		23,386	1,591		208	23,630	1,913	25,543	3,544 50	382 60	3,927 10
Ecorce														
Barils, vides					8	173			8	173	181	1 56	33 34	34 90
Courbes pour bâtiments														
Flottes														

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 6—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.		Total des péages.
	Montée	Descente.	Montée	Descente.	Montée	Descente.	Montée	Descente.	Montée	Descente.		Montée.	Descente.	
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bois de chauffage, sur navires			300						300		300	20 00		20 00
Bois de service, scié, sur nav.		2,155		15,981		55,074		8,632		81,842	81,842		14,721 59	14,721 59
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires		215								215	215		32 25	32 25
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux		5								5	5		1 00	1 00
Liens de ch. de fer, sur nav.		95						757		852	852		135 99	135 99
" " en rad.														
Billots de sciage						158				158	158		14 40	14 40
Douves et fonds, barils								4		4	4		0 46	0 46
" pipes								506		506	506		94 49	94 49
" Indes Occidentales								627		627	627		117 16	117 16
Douves, saloirs														
Bardeaux						51				51	51		36 12	36 12
Piquets et perches pour clôtures, sur navires		17								17	17		6 36	6 36
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux														
Bois de const., carré, sur nav.		21,321		240				55,640		77,201	77,201		11,578 88	11,578 88
Bois, carré, en radeaux								2,920		2,920	2,920		656 65	656 65
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqué					43	2			43	2	45	17 20	0 80	18 00
Total, fret payant péages.	801	36,751	6,614	16,221	266,231	297,353	12,036	380,706	285,682	731,031	1,016,713	54,159 76	140,513 89	194,673 65
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur les canaux du St-Laurent:—														
Produits agricoles non énumérés, légumes			19						19		19			

Briques	9		75						84		84			
Ciment et chaux hydraulique	9		814						823		823			
Argile, chaux et sable	3								3		3			
Faïencerie et poterie			112						112		112			
Bestiaux														
Poisson			80						80		80			
Meubles														
Verrerie, de toutes sortes	1		70						71		71			
Chevaux	1		1						2		2			
Fer, chemin de fer	14,784		729						15,513		15,513			
do en gueuse	78		172						250		250			
do tout autre	54		236						290		290			
Mélasse			56						56		56			
Clous	268		468						736		736			
Huile, en barils	4		5						9		9			
Peinture	20		29						49		49			
Sel	65		4,151						4,216		4,216			
Graines, de toutes sortes			215						215		215			
Cendre de soude			766						766		766			
Acier			3						3		3			
Sucre	4		3						7		7			
Spiritueux, bière, etc	12		112						124		124			
Etain	57		423						480		480			
Térébenthine	1								1		1			
Blanc de plomb	2		2						4		4			
Blanc de céruse	21		12						33		33			
Toutes autres marchandises non énumérées	262		1,160						1,422		1,422			
Barils, vides			2						2		2			
Grand total, fret	16,456	36,751	16,329	16,221	266,231	297,353	12,036	380,706	311,052	731,031	1,042,083			

Total des péages sur navires	8,714 97	9,085 58	17,800 55
" " passagers	40 80	54 35	95 15
" " marchandises en franchise $3,805 52			
Total des péages	62,915 53	149,653 82	212,569 35

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 19 mai 1890.

B. H. TEAKLES,
Premier commis du revenu des canaux.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 7.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1889.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes	20	699							20	699	719	20 15
Produits agricoles, non énumérés, légumes				420						420	420	21 00
Produits agricoles, non énumérés, animaux												
Instruments aratoires												
Orge				197						197	197	4 92
Briques	20			4					20	4	24	2 03
Os												
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique	1	6							1	6	7	0 28
Argile, chaux et sable	1	364							1	364	365	35 03
Houille		435					2,427		2,427	435	2,862	93 35
Maïs												
Bestiaux												
Coton, brut												
Faïencerie et poterie	5								5		5	0 10
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson												
Lin et chanvre												
Fleur de farine	7	2,019							7	2,019	2,026	50 73
Meubles	1								1		1	0 18
Gypse				623						623	623	7 79
Verrerie, de toutes sortes												
Foin, pressé												
Cochons												
Chevaux												
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	18								18		18	1 80
Glace												
Fer, chemin de fer												

" en gueuse												
" tout autre	3								3		3	0 06
Minerai de fer												
Cryolithe ou minerai chimique, et autre minerai, excepté le fer												
Saindoux et huile de saindoux												
Farine, de toutes sortes	15								15		15	1 13
Viandes, autres que le lard												
Marbre												
Manille												
Mélasses												
Clous	58								58		58	1 12
Avoine		544								544	544	105 83
Huile (en barils)	5	1					156	15	161	16	177	4 85
Tourteaux oléagineux												
Pois	240			210					240	210	450	25 50
Pommes de terre												
Lard												
Peinture	4								4		4	0 08
Poix et goudron												
Guénilles												
Seigle												
Résine												
Sel	19		23						42		42	1 09
Pierre, pour la taille												
" ouvrée												
" impropre à la taille, non ouvrée	886								886		886	53 87
Graines, de toutes sortes												
Moutons												
Cendre de soude												
Acier												
Sucre	146								146		146	2 81
Spiritueux, bière, etc.		2						13		15	15	1 68
Tabac (brut)												
Suif												
Etain												
Térébenthine												
Blé	4,290	873					1,876	2,340	6,166	3,213	9,379	716 92
Blanc de plomb												
Blanc de céruse												
Laine												
Tous autres effets et marchandises non énumérés	514	309	4						518	309	827	20 65
Ecorce												
Barils, vides			10	110					10	110	120	2 98
Courbes pour bâtiments												
Flottes												
Bois de chauffage, sur navires	3,660	11,148							3,660	11,148	14,808	624 83
" en radeaux												
Cercles												

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 7.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, etc.—*Suite.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	979	2,045							979	2,045	3,024	210 61
" " en radeaux				2						2	2	0 22
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, en radeaux	5								5		5	0 25
Liens de chemin de fer, sur navires		50	22						22	50	72	7 19
" " en radeaux												
Billots de sciage	239	2,111		2,587			7		246	4,698	4,944	201 48
Bardeaux				1						1	1	0 15
Bois de construction, carré, en radeaux				6						6	6	0 44
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqué												
Total, fret payant péages	11,136	20,606	59	4,160			4,466	2,368	15,661	27,134	42,795	2,221 10
Bois en franchise, de Welland à Port-Robinson		395								395	395	
Grand total du fret	11,136	21,001	59	4,160			4,466	2,368	15,661	27,529	43,190	

Total des péages sur navires		846 80
" " passagers		48 63
" " en franchise	$18 88	
Total des péages		3,116 53

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 19 mai 1890.

B. H. TEAKLES,
Premier commis du revenu des canaux.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A.—*Suite.*

N° (A) 8.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1889.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	.....	88	.....	.....	26	.....	.....	.....	26	88	114	20 20
Pommes	15	2,536	.....	.....	.....	.....	.....	1	15	2,537	2,552	372 65
Produits agricoles non énumérés, légumes	264	85	19	.....	.....	.....	33	.....	316	85	401	52 42
" " animaux	53	924	.....	.....	.....	.....	.....	.....	53	924	977	135 57
Instruments aratoires	92	26	.....	.....	.....	.....	.....	.....	92	26	118	18 12
Orge	1,312	1,496	.....	.....	.....	.....	3	.....	1,315	1,496	2,811	56 93
Briques	8,169	169	68	.....	.....	.....	472	.....	8,709	169	8,878	367 90
Os	24	94	.....	329	.....	.....	.....	.....	24	423	447	59 59
Soufre	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30	.....	30	.....	30	1 13
Ciment et chaux hydraulique	4,826	132	734	.....	.....	.....	.....	.....	5,560	132	5,692	614 63
Argile, chaux et sable	18,540	3,588	.....	.....	.....	.....	4,762	.....	23,302	3,588	26,890	1,071 43
Houille	.....	53,093	.....	.....	20	1,171	.....	92,640	20	146,904	146,924	20,141 85
Maïs	23	2,678	.....	.....	.....	40	.....	56	23	2,774	2,797	58 59
Bestiaux	37	358	.....	9	.....	.....	.....	.....	37	367	404	32 07
Coton, brut	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Faïencerie et poterie	128	16	111	.....	.....	.....	2	2	241	18	259	49 66
Bois de teinture et matière tinctoriales	40	20	.....	.....	.....	.....	106	.....	146	20	166	11 87
Poisson	594	200	72	.....	8	.....	.....	.....	674	200	874	79 72
Lin et chanvre	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Fleur de farine	668	549	.....	.....	12	113	.....	1	680	663	1,343	115 69
Meubles	144	381	.....	.....	.....	.....	.....	.....	144	381	525	96 75
Gypse	2,440	363	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,440	363	2,803	55 07
Verrerie, de toutes sortes	375	35	8	.....	2	.....	12	2	397	37	434	81 14
Foin, pressé	1,113	610	.....	.....	81	.....	.....	.....	1,194	610	1,804	88 31
Cochons	1	17	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	17	18	2 59
Chevaux	115	249	1	.....	1	.....	.....	.....	117	249	366	26 69
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	1	23	1	.....	.....	.....	.....	3	2	26	28	4 00
Glace	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Fer, chemin de fer	15,814	160	534	.....	.....	.....	.....	.....	16,348	160	16,508	2,408 55
" en gueuse	4,945	40	172	.....	.....	10	140	.....	5,257	50	5,307	762 86
" tout autre	17,448	1,334	220	.....	9	.....	.....	28	17,677	1,362	19,039	945 49

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A.—*Suite.*

N° (A) 8.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Suite.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Minerai de fer												
Cryolithe ou minerai chim., et autres miner., exc. le fer		2,568								2,568	2,568	128 40
Saindoux et huile de saindoux	31	8							31	8	39	4 36
Farines, de toutes sortes	51	823							51	823	874	56 78
Viandes, autres que le lard	11	29							11	29	40	3 31
Marbre	12						27		39		39	3 73
Manille		1								1	1	0 05
Mélasses	393	25	56				2,586		3,035	25	3,060	207 20
Clous	2,408	538	291						2,699	538	3,237	552 69
Avoine	586	782	5		5				596	787	1,383	67 79
Huile, en barils	725	235	25	2	14	92	445	68	1,209	397	1,606	192 29
Tourteaux oléagineux	15								15		15	1 44
Pois	892	18,170							892	18,170	19,062	385 21
Pommes de terre	25	182						1	25	183	208	16 04
Lard	207	276						12	207	288	495	38 56
Peinture	157	172	23				15		195	172	367	51 02
Poix et goudron	118	119					1,159		1,277	119	1,396	97 24
Guénilles	154	29							154	29	183	21 20
Seigle		8								8	8	1 20
Résine	36	69					1,303		1,339	69	1,408	74 57
Sel	3,946	16	3,879			16			7,825	32	7,857	1,049 47
Pierre, pour la taille	2,237	5,575					3,014		5,251	5,575	10,826	722 97
" ouvrée	205	52							205	52	257	23 60
" impropre à la taille, non ouvrée	1,176	1,221							1,176	1,221	2,397	90 30
Graines, de toutes sortes	9,156	1,240	215					3	9,371	1,243	10,614	445 78
Moutons	3	129							3	129	132	11 49
Cendre de soude	733	40	771						1,504	40	1,544	297 58
Acier	346	2	3						349	2	351	53 81
Sucre	2,819	14	3				2,584		5,406	14	5,420	643 87
Spiritueux, bière, etc	483	404	111					11	594	415	1,009	184 44
Tabac, brut		1						2		3	3	0 45

Suif	38						100		138		138	9 36
Etain	332	91	423						755	91	846	154 72
Térébenthine	23	9					203		226	9	235	15 05
Blé	24,880	3,319						1	24,880	3,320	28,200	588 91
Blanc de plomb	99	2	1						100	2	102	19 90
Blanc de céruse	435	12							435	12	447	87 18
Laine	8	2							8	2	10	0 94
Tous autres effets et marchandises non énumérés	6,982	2,638	981		737	563		65	8,700	3,266	11,966	1,850 36
Barils, vides	96	76	47		69	9		9	212	94	306	38 16
Flottes	610	5,208							610	5,208	5,818	101 99
Cercles	3,009	7,215	600						3,609	7,215	10,824	280 98
Bois de service, scié, sur navires	6								6		6	0 25
" " en radeaux					9				9		9	0 90
Bois de chauffage, sur navires	22,589	29,685	614	360		824			23,203	30,869	54,072	1,852 66
" en radeaux		205								205	205	8 37
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires		17,936								17,936	17,936	448 40
" " en radeaux		6,046								6,046	6,046	151 15
Liens de chemins de fer, sur navires	988		256						1,244		1,244	24 89
Billots de sciage		19,491								19,491	19,491	445 46
Douves et fonds de barils		22								22	22	3 30
" " Indes Occidentales		186								186	186	6 99
Douves, saloirs		10								10	10	0 80
Bardeaux	27	63	16						43	63	106	29 68
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	1		10						11		11	1 10
Bois de construction, carré, sur navires	492	2,098							492	2,098	2,590	39 97
" " " en radeaux	2,302	6,246							2,302	6,246	8,548	230 70
Traverses		12,508								12,508	12,508	32 55
Articles en bois et bois en partie fabriqué	84	102						1	84	103	187	44 40
Total du fret payant péages	167,107	215,162	10,270	700	993	2,838	16,996	92,911	195,366	311,611	506,977	39,627 43
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur le canal Welland—												
Cendre		107								107	107	
Maïs		199,767								199,767	199,767	
Ciment et chaux hydraulique		29								29	29	
Fleur de farine		6,981								6,981	6,981	
Chevaux		2								2	2	
Farine, de toutes sortes		148								148	148	
Viandes, autres que le lard		32								32	32	
Avoine		320								320	320	
Huile		4								4	4	
Tourteaux oléagineux		798								798	798	
Cochons		1,177						43		1,220	1,220	
Seigle		1,284								1,284	1,284	
Graines, de toutes sortes		3								3	3	
Pierre, ouvrée		2,561								2,561	2,561	
Blé		70,540						305		70,845	70,845	
Whisky et autres spiritueux		20								20	20	
Marchandise non énumérée	25	193							25	193	218	

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A.—*Fin.*

N° (A) 8.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Bois de service, sur navires	151	3,628						2,420	151	6,048	6,199	
" en radeaux		237								237	237	
Douves, pipes		202								202	202	
" Indes Occidentales		68								68	68	
Bois de construction, carré, en radeaux		9,302								9,302	9,302	
Articles en bois												
Houille, en franchise, par ordre en Conseil	54,304		119				47,537		101,960		101,960	
Argile, chaux et sable, en franchise. par O C.	589	129					80		669	129	798	
Pierre, pour la taille	200								200		200	
" non ouvrée, impropre à la taille, en franchise, par ordre en Conseil		9,000								9,000	9,000	
Flottes, en franchise, par ordre en Conseil	580								580		580	
Cryolithe, en franchise, ayant payé pleins péages sur le canal Rideau		10								10	10	
Grand total, fret	222,956	521,704	10,389	700	993	2,838	64,613	95,679	298,951	620,921	919,872	

Total, péages sur navires		15,824 69
" passagers		2,502 85
" articles en franchise	$14,550 25	
Amendes et dommages		175 00
Quaiage et emmagasinage		5,606 69
Autres recettes		9,556 88
Revenu total, à part les pouvoirs d'eau		73,293 54

B. H. TEAKLES,
Premier commis du revenu des canaux.

Département des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 19 mai 1890.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 9.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1889.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse		80								80	80		16 00	16 00
Pommes		2,453								2,453	2,453		367 95	367 95
Produits agricoles, non énumérés, légumes	258	45	19						277	45	322	41 55	6 75	48 30
Produits agricoles, non énumérés, animaux	3	793							3	793	796	0 45	118 95	119 40
Instruments aratoires		20								20	20		4 00	4 00
Orge		1,130								1,130	1,130		22 60	22 60
Briques	150		68						218		218	32 70		32 70
Os		86								86	86		12 90	12 90
Soufre														
Ciment et chaux hydraulique	1,652	5	734						2,386	5	2,391	357 90	0 75	358 65
Argile, chaux et sable	30	331							30	331	361	4 50	49 65	54 15
Houille		49,512						74,778		124,290	124,290		18,604 90	18,604 90
Maïs		2,491								2,491	2,491		49 82	49 82
Bestiaux		38		9						47	47		7 05	7 05
Coton, brut														
Faïencerie et poterie	52	16	111					2	163	18	181	32 60	3 60	36 20
Bois de teint. et matière tinctor.	13								13		13	2 60		2 60
Poisson	239	17	72		8				319	17	336	47 85	2 55	50 40
Lin et chanvre														
Fleur de farine		328								328	328		49 20	49 20
Meubles	36	360							36	360	396	7 20	72 00	79 20
Gypse														
Verrerie, de toutes sortes	342	14	8					2	350	16	366	70 00	3 20	73 20
Foin, pressé														
Cochons		17								17	17		2 55	2 55
Chevaux	13	31	1						14	31	45	2 10	4 65	6 75
Peaux vertes et salées, cornes et sabots		21	1					3	1	24	25	0 15	3 60	3 75

N° (A) 9—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée	Descente.	Montée	Descente.	Montée	Descente.	Montée	Descente.	Montée	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Glace														
Fer, chemin de fer	15,345		534						15,879		15,879	2,381 85		2,381 85
" en gueuse	4,721		172						4,893		4,893	733 95		733 95
" tout autre	1,468	29	220						1,688	29	1,717	253 20	4 35	257 55
Minerai de fer														
Cryolithe ou minerai chim., et tout autre min. excepté le fer		2,566								2,566	2,566		128 30	128 30
Saindoux et huile de saindoux	5	7							5	7	12	0 75	1 05	1 80
Farine, de toutes sortes	1	176							1	176	177	0 15	26 40	26 55
Viandes, autres que le lard	1	9							1	9	10	0 15	1 35	1 50
Marbre	10								10		10	2 00		2 00
Manille														
Mélasses	120		56						176		176	35 20		35 20
Clous	1,960	7	291						2,251	7	2,258	450 20	1 40	451 60
Avoine		25								25	25		3 36	3 36
Huile, en barils	370	150	3						373	150	523	74 60	30 00	104 60
Tourteaux oléagineux														
Pois		3,183								3,183	3,183		66 91	66 91
Pommes de terre		17								17	17		2 55	2 55
Lard		55						3		58	58		8 70	8 70
Peinture	142	43	23						165	43	208	33 00	8 60	41 60
Poix et goudron	101	67							101	67	168	20 20	13 40	33 60
Guénilles		5	24						5	24	29	1 00	4 80	5 80
Seigle		8								8	8		1 20	1 20
Résine	21								21		21	4 20		4 20
Sel	1,842		3,878						5,720		5,720	858 00		858 00
Pierre, pour la taille	9	1,374							9	1,374	1,383	1 35	206 10	207 45
" ouvrée	17	50							17	50	67	3 40	10 00	13 40
" impropre à la taille, non ouvrée		672								672	672		55 80	55 80
Graines de toutes sortes	192	10	215						407	10	417	61 05	1 50	62 55
Moutons		19								19	19		2 85	2 85
Cendre de soude	670		771						1,441		1,441	288 20		288 20
Acier	332		3						335		335	51 65		51 65
Sucre	2,079	13	3						2,082	13	2,095	416 40	2 60	419 00

Spiritueux, bière, etc	209	393	111					7	320	400	720	64 00	80 00	144 00
Tabac, brut		1						2		3	3		0 45	0 45
Suif	36								36		36	5 40		5 40
Etain	274	8	423						697	8	705	139 40	1 60	141 00
Térébenthine	22								22		22	4 40		4 40
Blé	190	618							190	618	808	28 50	12 49	40 99
Blanc de plomb	88		1						89		89	17 80		17 80
Blanc de céruse	411								411		411	82 20		82 20
Laine	3	2							3	2	5	0 45	0 30	0 75
Tous autres effets et marchandises non énumérés	4,006	1,782	971					59	4,977	1,841	6,818	995 40	368 20	1,363 60
Ecorce														
Barils, vides	60	61	6						66	61	127	11 82	12 08	23 90
Courbes pour bâtiments														
Flottes														
Bois de chauffage, sur navires		1,089								1,089	1,089		69 35	69 35
" en radeaux														
Cercles														
Echalas à houblon														
Bois de service, scié, sur navires	9	5,108				824			9	5,932	5,941	0 75	607 80	608 55
" " en radeaux														
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires														
Douves et fonds, barils		22								22	22		3 30	3 30
" pipes														
" Indes Occiden.														
Douves, saloirs		10								10	10		0 80	0 80
Bardeaux			16						16		16	10 98		10 98
Piquets et perches pour clôtures, sur navires														
Piquets et perches pour clôtures, en radeaux														
Bois de const., carré, sur navires	92								92		92	4 60		4 60
" " en radeaux														
Traverses														
Articles en bois et bois en partie fabriqué	61	17						1	61	18	79	24 40	7 20	31 60
Total, fret payant péages	37,660	75,403	8,711	9	8	824		74,857	46,379	151,093	197,472	7,660 20	21,147 46	28,807 66
Articles en franchise ayant payé pleins péages sur le canal Welland.														
Alcalis		107								107	107			
Maïs		195,350								195,350	195,350			
Farine		6,841								6,841	6,841			
Chevaux		2								2	2			
Farine, de toutes sortes		148								148	148			
Viandes, autres que le lard		32								42	32			
Avoine		320								320	320			

N° (A) 9.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Welland, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages. Montée.	Montant des péages. Descente.	Montant total des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.				
												$ cts.	$ cts.	$ cts.
Huile		4								4	4			
Huile, en barils		798								798	798			
Lard		1,177						43		1,220	1,220			
Seigle		1,284								1,284	1,284			
Graines de toutes sortes		3								3	3			
Spiritueux, bière, etc		20								20	20			
Blé		70,510						305		70,815	70,815			
Marchandises, non énumérées		193								193	193			
Bois de service, scié, sur navires		3,461						2,420		5,881	5,881			
" " en radeaux		237								237	237			
Douves et fonds, pipes		202								202	202			
" Indes Occident.		68								68	68			
Bois de const., carré, en radeaux		9,302								9,302	9,302			
Houille, en franchise, par O. en C.	5,349		11						5,360		5,360			
Cryolithe, en franc., ayant payé pleins péages sur le canal Rideau		10								10	10			
Fret—Grand total	43,009	365,472	8,722	9	8	824		77,625	51,739	443,930	495,669			
Total des péages sur navires												4,957 98	4,740 71	9,698 69
" " passagers												257 40	1,386 95	1,644 35
" " marchandises en franchise $9,071 34														
Total des péages												12,875 58	27,275 12	40,150 70

B. H. TEAKLES,
Premier commis du revenu des canaux.

Département du revenu de l'intérieur,
Ottawa, 19 mai, 1890.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 10.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur les canaux du Saint-Laurent et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1889.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse		8			26				26	8	34	4 20
Pommes	15	83						1	15	84	99	4 70
Produits agricoles non énumérés, légumes	6	40					33		39	40	79	4 12
" " animaux	50	131							50	131	181	16 17
Instruments aratoires	92	6							92	6	98	14 12
Orge	1,312	366					3		1,315	366	1,681	34 33
Briques	8,019	169					472		8,491	169	8,660	335 20
Os	24	8		329					24	337	361	46 69
Soufre							30		30		30	1 13
Ciment et chaux hydraulique	3,174	127							3,174	127	3,301	255 98
Argile, chaux et sable	18,510	3,257					4,762		23,272	3,257	26,529	1,017 28
Houille		3,581			20	1,171		17,862	20	22,614	22,634	1,536 95
Maïs	23	187				40		56	23	283	306	8 77
Bestiaux	37	320							37	320	357	25 02
Faïencerie et poterie	76						2		78		78	13 46
Bois de teinture et matières tinctoriales	27	20					106		133	20	153	9 27
Poisson	355	183							355	183	538	29 32
Fleur de farine	668	221			12	113		1	680	335	1,015	66 49
Meubles	108	21							108	21	129	17 55
Gypse	2,440	363							2,440	363	2,803	55 07
Verrerie, de toutes sortes	33	21			2		12		47	21	68	7 94
Foin, pressé	1,113	610			81				1,194	610	1,804	88 31
Cochons	1								1		1	0 04
Chevaux	102	218			1				103	218	321	19 94
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	1	2							1	2	3	0 25
Fer, chemin de fer	469	160							469	160	629	26 70
" en gueuse	224	40				10	140		364	50	414	28 91
" tout autre	15,980	1,305			9			28	15,989	1,333	17,322	687 94
Cryolithe ou minerai chim., et autres miner., exc. le fer		2								2	2	0 10
Saindoux et huile de saindoux	26	1							26	1	27	2 56

N° (A) 10.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Farine, de toutes sortes	50	647	...	...	...	...	...	...	50	647	697	30 23
Viandes, autres que le lard	10	20	...	...	...	...	...	...	10	20	30	1 81
Marbre	2	...	...	...	...	...	27	...	29	...	29	1 73
Manille	...	1	...	...	...	...	...	...	...	1	1	0 05
Mélasses	273	25	...	...	...	...	2,586	...	2,859	25	2,884	172 00
Clous	448	531	...	...	...	...	...	...	448	531	979	101 09
Avoine	586	757	5	...	5	...	...	5	596	762	1,358	64 43
Huile, en barils	355	85	22	2	14	92	445	68	836	247	1,083	87 69
Tourteaux oléagineux	15	...	...	...	...	...	...	...	15	...	15	1 44
Pois	892	14,987	...	...	...	...	...	...	892	14,987	15,879	318 30
Pommes de terre	25	165	...	...	...	...	...	1	25	166	191	13 49
Lard	207	221	...	...	...	...	...	9	207	230	437	29 86
Peinture	15	129	...	...	...	...	15	...	30	129	159	9 42
Poix et goudron	17	52	...	...	...	...	1,159	...	1,176	52	1,228	63 64
Guénilles	149	5	...	...	...	...	...	...	149	5	154	15 40
Résine	15	69	...	...	...	...	1,303	...	1,318	69	1,387	70 37
Sel	2,104	16	1	...	...	16	...	...	2,105	32	2,137	191 47
Pierre, pour la taille	2,228	4,201	...	...	...	...	3,014	...	5,242	4,201	9,443	515 52
" ouvrée	188	2	...	...	...	...	...	...	188	2	190	10 20
" impropre à la taille, non ouvrée	1,176	549	...	...	...	...	...	...	1,176	549	1,725	34 50
Graines, de toutes sortes	8,964	1,230	...	...	...	...	...	3	8,964	1,233	10,197	383 23
Moutons	3	110	...	...	...	...	...	...	3	110	113	8 64
Cendre de soude	63	40	...	...	...	...	...	...	63	40	103	9 38
Acier	14	2	...	...	...	...	...	...	14	2	16	2 16
Sucre	740	1	...	...	...	...	2,584	...	3,324	1	3,325	224 87
Spiritueux, bière, etc	274	11	...	...	...	...	...	4	274	15	289	40 44
Suif	2	...	...	...	...	...	100	...	102	...	102	3 96
Etain	58	83	...	...	...	...	...	...	58	83	141	13 72
Térébenthine	1	9	...	...	...	...	203	...	204	9	213	10 65
Blé	24,690	2,701	...	...	...	...	...	1	24,690	2,702	27,392	547 92
Blanc de plomb	11	2	...	...	...	...	...	...	11	2	13	2 10
Blanc de céruse	24	12	...	...	...	...	...	...	24	12	36	4 98
Laine	5	...	...	...	...	...	...	...	5	...	5	0 19
Tous autres effets et marchandises non énumérés	2,976	856	10	...	737	563	...	6	3,723	1,425	5,148	486 76

Barils vides	36	15	41		69	9		9	146	33	179	14 26
Flottes	610	5,208							610	5,208	5,818	101 99
Bois de chauffage, sur navires	3,009	6,126	600						3,609	6,126	9,735	211 63
" en radeaux	6								6		6	25
Cercles					9				9		9	90
Bois de service, scié, sur navires	22,580	24,577	614	360					23,194	24,937	48,131	1,244 11
" " en radeaux		205								205	205	8 37
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires		17,936								17,936	17,936	448 40
" " " en radeaux		6,046								6,046	6,046	151 15
Liens de chemin de fer, sur navires	988		256						1,244		1,244	24 89
Billots de sciage		19,491								19,491	19,491	445 46
Douves, Indes Occidentales		186								186	186	6 99
Bardeaux	27	63							27	63	90	18 70
Piquets et perches pour clotures, sur navires	1		10						11		11	1 10
Bois de construction, carré, sur navires	400	2,098							400	2,098	2,498	35 37
" " en radeaux	2,302	6,246							2,302	6,246	8,548	230 70
Traverses		12,508								12,508	12,508	32 55
Articles en bois et bois en partie fabriqué	23	85							23	85	108	12 80
Total, fret payant péages	129,447	139,759	1,559	691	985	2,014	16,996	18,054	148,987	160,518	309,505	10,819 77
Houille, en franchise, par Ordre en Conseil	48,955		108				47,537		96,600		96,600	
Maïs, en fr., ayant payé plein péages sur le c. Welland		4,417								4,417	4,417	
Blé		30								30	30	
Farine		140								140	140	
Pierre, non ouvrée, en franchise, par Ord. en Con.		9,000								9,000	9,000	
" pour la taille	200								200		200	
Bois de service	151	167							151	167	318	
Ciment et chaux hydraulique		29								29	29	
Argyle, chaux et sable	589	129					80		669	129	198	
Marchandise	25								25		25	
Pierre, ouvrée		2,561								2,561	2,561	
Flottes	580								580		580	
Grand total, fret	179,947	156,232	1,667	691	985	2,014	64,613	18,054	247,212	176,991	424,203	

Total des péages sur navires		6,126 00
" " passagers		858 50
" " articles en franchise	$5,478 91	
Total des péages		17,804 27

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 19 mai 1890.

B. H. TEAKLES,
Premier commis du revenu des canaux.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 11.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Rideau, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1889.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Total, montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes		3								3	3	18
Produits agricoles, non énumérés, légumes		37								37	37	2 23
" " animaux		935								935	935	83 65
Instruments aratoires		17								17	17	2 76
Orge		390								390	390	28 39
Briques		110								110	110	6 33
Os		12								12	12	1 16
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique		163								163	163	5 98
Argile, chaux et sable		6,182								6,182	6,182	190 74
Houille		176					128		128	176	304	10 13
Maïs		2								2	2	20
Bestiaux		501								501	501	31 90
Coton, brut												
Faïencerie et poterie		1								1	1	19
Bois de teinture et matières tinctoriales	2								2		2	19
Poisson		1								1	1	10
Lin et chanvre												
Fleur de farine		19								19	19	1 46
Meubles	5	39							5	39	44	5 93
Gypse												
Verrerie, de toutes sortes												
Foin, pressé	5	261							5	261	266	22 33
Cochons		31								31	31	2 61
Chevaux	14	176							14	176	190	10 22
Peaux vertes et salées, cornes et sabots		19								19	19	1 76
Glace												
Fer, chemin de fer												
" en gueuse												

" tout autre		24							24	24	2 29
Minerai de fer											
Cryolithe ou minerai chim., et aut. miner., exc. le fer.		1,248							1,248	1,248	64 74
Saindoux et huile de saindoux											
Farines, de toutes sortes		9							9	9	0 89
Viandes, autres que le lard				1					1	1	0 18
Marbre											
Manille											
Mélasse		2							2	2	0 38
Clous											
Avoine	1	854						1	854	855	53 42
Huile, en barils		4							4	4	0 38
Tourteaux oléagineux											
Pois		1,386							1,386	1,386	91 22
Pommes de terre		301							301	301	24 34
Lard	1	5						1	5	6	0 46
Peinture											
Poix et goudron											
Guénilles		6							6	6	1 05
Seigle		1							1	1	0 10
Résine											
Sel											
Pierre, pour la taille	250	3						250	3	253	5 30
" ouvrée											
" impropre à la taille, non ouvrée	90							90		90	0 96
Graines, de toutes sortes		14							14	14	1 35
Moutons		279							279	279	19 77
Cendre de soude											
Acier											
Sucre		5							5	5	0 95
Spiritueux, bière, etc		1							1	1	0 19
Tabac, brut											
Suif		3							3	3	0 22
Etain											
Térébenthine											
Blé		70							70	70	5 76
Blanc de plomb											
Blanc de céruse											
Laine											
Tous autres effets et marchandises non énumérés	23	274						23	274	297	41 76
Ecorce		13							13	13	1 27
Barils, vides		63							63	63	7 75
Courbes pour bâtiments											
Flottes	30	8,880						30	8,880	8,910	81 20
Bois de chauffage, sur navires		36,615		2,214					38,829	38,829	1,561 39
" en radeaux		6,396		366					6,762	6,762	92 02
Cercles		13							13	13	1 17
Echalas à houblon											
Bois de service, scié, sur navires		436,407		174,525					610,932	610,932	48,506 06
" " en radeaux		3,919							3,919	3,919	45 11

N° (A) 11.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Liens de chemins de fer, sur navires		1,410								1,410	1,410	136 59
" en radeaux		823								823	823	38 67
Billots de sciage		6,826								6,826	6,826	156 00
Douves et fonds, barils												
" " pipes												
" " Indes Occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux		122		310						432	432	343 53
Piquets et perches pour clôtures, sur navires		3								3	3	0 66
" " en radeaux												
Bois de construction, carré, sur navires												
" " en radeaux		1,730								1,730	1,730	43 98
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqué	22								22		22	4 40
Total du fret payant péages	443	516,784		177,416			128		571	694,200	694,771	51,743 95
Bois de construction, etc., en franchise, par O.C		52,302								52,302	52,302	
Grand total, fret	443	569,086		177,416			128		571	746,502	747,073	

Total des péages sur navires		5,026 96
" " passagers		190 64
" " articles en franchise	$439 31	
Amendes et dommages		
Autres recettes		
Revenu total, à part les loyers des pouvoirs hydrauliques		$56,961 55

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 19 mai 1890.

B. H. TEAKLES,
Premier commis du revenu des canaux.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A.—*Suite.*

N° (A) 12.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Chambly, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1889.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes		154				2		243		399	399	36 68
Produits agricoles non énumérés, légumes		11								11	11	0 37
Produits agricoles non énumérés, animaux		12								12	12	0 40
Instruments aratoires												
Orge		567	511						511	567	1,078	52 99
Briques	77							730	77	730	807	74 54
Os												
Soufre								18		18	18	1 80
Ciment et chaux hydraulique								264		264	264	26 40
Argile, chaux et sable	714							5,095	714	5,095	5,809	580 32
Houille		36						104,394		104,430	104,430	10,262 25
Maïs												
Bestiaux		39								39	39	1 30
Coton, brut												
Faïencerie et poterie		10								10	10	1 00
Bois de teintures et matières tinctoriales								58		58	58	5 80
Poisson												
Lin et chanvre												
Fleur de farine	252								252		252	8 40
Meubles		2								2	2	0 20
Gypse												
Verrerie, de toutes sortes												
Foin pressé	53	871	489						542	871	1,413	82 24
Cochons												
Chevaux		33								33	33	1 10
Peaux vertes et salées, cornes et sabots												
Glace												
Fer, chemin de fer												
" en gueuse								140		140	140	14 00

N° (A) 12.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Fin.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Fer, tout autre								25		25	25	2 50
Minerai de fer												
Cryolithe ou minerai chimique, et autre minerai, excepté le fer												
Saindoux et huile de saindoux												
Farine, de toutes sortes												
Viandes, autres que le lard												
Marbre												
Manille												
Mélasses								2,799		2,799	2,799	307 57
Clous												
Avoine		1,370								1,370	1,370	45 71
Huile, en barils		7						484		491	491	48 60
Tourteaux oléagineux												
Pois		31								31	31	1 04
Pommes de terre	3								3		3	30
Lard												
Peinture								8		8	8	80
Poix et goudron								1,248		1,248	1,248	124 80
Guénilles												
Seigle												
Résine								1,373		1,373	1,373	137 30
Sel												
Pierre, pour la taille		61						1,685		1,746	1,746	172 57
" ouvrée								264		264	264	26 60
" impropre à la taille, non ouvrée								146		146	146	14 60
Graines, de toutes sortes												
Moutons	6	123							6	123	129	4 30
Cendre de soude								283		283	283	23 70
Acier								110		110	110	11 00
Sucre								2,452		2,452	2,452	245 20
Spiritueux, bière, etc												
Tabac (brut)												
Suif								17		17	17	1 70
Etain												

Térébenthine							204		204	204	20 40
Blé	3							3		3	10
Blanc de plomb											
Blanc de céruse											
Laine											
Tous autres effets et marchandises non énumérés	406	134	130				2,466	536	2,600	3,136	263 92
Ecorce											
Barils, vides	5							5		5	0 34
Courbes pour bâtiments											
Flottes											
Bois de chauffage, sur vaisseaux	429	60	2,703					3,132	60	3,192	104 77
" " en radeaux											
Cercles											
Echalas à houblon											
Bois de service, scié, sur navires	2,240	61	79,303				52	81,543	113	81,656	4,854 99
" " en radeaux	9							9		9	3 34
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires											
" " " en radeaux											
Liens de chemins de fer, sur navires	4,721							4,721		4,721	381 89
" en radeaux											
Billots de sciage											
Douves et fonds, barils											
" " pipes											
" " Indes Occidentales											
Douves, saloirs											
Bardeaux	39		28					67		67	10 44
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	18							18		18	1 22
Total, fret payant péages	8,975	3,582	83,164			2	124,558	92,139	128,142	220,281	17,959 29
Houille, en franchise, par Ordre en Conseil	170							170		170	
Grand total, fret	9,145	3,582	83,164			2	124,558	92,309	128,142	220,451	

Total des péages sur navires		2,670 40
" passagers		78 43
" articles en franchise	$17 00	
Amendes et dommages		26 00
Quaiage et emmagasinage		
Revenu total, à part les loyers de pouvoirs hydrauliques		$20,734 12

B. H. TEAKLES,
Premier commis du revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.
OTTAWA, 19 mai 1890.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A.—*Suite.*

N° (A) 13.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Rideau, et le montant du revenu perçu pendant la saison de navigation de 1889.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Mon-cente.	Montée	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	6								6		6	52
Pommes	2	16							2	16	18	43
Produits agricoles, non énumérés, légumes	5	3							5	3	8	24
" " animaux	472	108							472	108	580	14 25
Instruments aratoires	69	79							69	79	148	14 26
Orge	270								270		270	6 40
Briques	431	49							431	49	480	11 28
Os	1	23							1	23	24	77
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique	246	11							246	11	257	6 25
Argile, chaux et sable	299	5							299	5	304	7 14
Houille		10,356								10,356	10,356	461 88
Maïs		52								52	52	1 55
Bestiaux	3	3							3	3	6	16
Coton, brut												
Faïencerie et poterie	31	5							31	5	36	3 42
Bois de teinture et matières tinctoriales		2								2	2	18
Poisson	80	3							80	3	83	2 11
Lin et chanvre	1								1		1	03
Fleur de farine	58	308							58	308	366	10 20
Meubles	30	20							30	20	50	4 82
Gypse												
Verrerie, de toutes sortes	33	1							33	1	34	3 04
Foin, pressé	132	2							132	2	134	3 21
Cochons												
Chevaux	8	8							8	8	16	48
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	1								1		1	03
Glace												
Fer, chemin de fer	5	52							5	52	57	1 34
" en gueuse	160								160		160	6 10

" tout autre	364	36						364	36	400	10 32
Minerai de fer											
Cryolithe ou minerai chim., et autre min., exc. le fer	36	1,164						36	1,164	1,200	60 00
Saindoux et huile de saindoux	24	1						24	1	25	0 75
Farine, de toutes sortes	28	24						28	24	52	1 50
Viandes, autres que le lard	5	2						5	2	7	0 17
Marbre	6	2						6	2	8	0 71
Manille											
Mélasses	76	11						76	11	87	7 74
Clous	309							309		309	27 77
Avoine	11	2						11	2	13	0 33
Huile (en barils)	53	155						53	155	208	19 10
Tourteaux oléagineux	4	6						4	6	10	0 28
Pois	15	6						15	6	21	0 52
Pommes de terre	82	37						82	37	119	3 20
Lard	76	39						76	39	115	3 42
Peinture	7							7		7	0 72
Poix et goudron	18							18		18	1 60
Guénilles	2	6						2	6	8	0 80
Seigle	23							23		23	0 57
Résine	2							2		2	0 18
Sel	813	132						813	132	945	32 22
Pierre, pour la taille	177	144						177	144	321	11 22
" ouvrée	1	2						1	2	3	0 36
" impropre à la taille, non ouvrée	413	1,010						413	1,010	1,423	30 63
Graines, de toutes sortes	20	2						20	2	22	0 70
Moutons	2							2		2	0 05
Cendre de soude	36							36		36	3 13
Acier	14	1						14	1	15	0 53
Sucre	266	65						266	65	331	30 86
Spiritueux, bière, etc	126	39						126	39	165	14 93
Tabac (brut)		1							1	1	0 03
Suif	6							6		6	0 16
Etain	26	2						26	2	28	2 67
Térébenthine											
Blé		311							311	311	7 88
Blanc de plomb	20							20		20	1 79
Blanc de céruse	46							46		46	4 02
Laine	1							1		1	0 03
Tous autres effets et marchandises non énumérés	549	347						549	347	896	86 71
Ecorce		76							76	76	3 56
Barils, vides	19							19		19	1 50
Courbes pour bâtiments											
Flottes	2,996	30						2,996	30	3,026	53 62
Bois de chauffage, sur navires	13,092	830						13,092	830	13,922	234 65
" en radeaux											
Cercles											
Echalas à houblon	93							93		93	13 50
Bois de service, scié, sur navires	39,589	7,779	12,354					51,943	7,779	59,722	2,669 36
" " en radeaux	68	13						68	13	81	6 47

N° (A) 13.—TABLEAU GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transporté, etc.—*Suite.*

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	296								296		296	23 68
" " en radeaux												
Liens de chemins de fer, sur navires	7,492								7,492		7,492	873 67
" " en radeaux												
Billots de sciage	400	480							400	480	880	20 10
Douves, saloirs	8								8		8	30
Bardeaux	11	55							11	55	66	9 76
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	5	1							5	1	6	81
Bois de construction, carré, sur navires												
" " en radeaux	1,880	200							1,880	200	2,080	111 26
Traverses	1,633								1,633		1,633	13 26
Articles en bois et bois en partie fabriqué	4								4		4	80
Total, fret payant péages	73,586	24,117	12,354						85,940	24,117	110,057	4,963 99
Houille, en franchise, par Ordre en Conseil	3,069								3,069		3,069	
Grand total, fret	76,655	24,117	12,354						89,009	24,117	113,126	

Total des péages sur navires		1,943 76
" " passagers		73 38
Houille en franchise	$81 90	
Quaiage et emmagasinage		18 96
Amendes et dommages		10 00
Autres recettes		229 68
Revenu total, à part les loyers de pouvoirs hydrauliques		7,239 77

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 19 mai 1890.

H. B. TEAKLES,
Premier commis du revenu des canaux.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 14.—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal Saint-Pierre, et le montant du revenu perçu, pendant la saison de navigation de 1889.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Poisson	89	909	.....	.....	.....	.....	.....	.....	89	909	998	9 98
Fleur de farine	930	575	.....	.....	.....	.....	.....	.....	930	575	1,505	15 05
Houille	2,316	21,233	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,316	21,233	23,549	235 49
Bois de service	5,180	1,946	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,180	1,946	7,126	71 26
Autres produits agricoles	13,729	7,295	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13,729	7,295	21,024	210 24
Autres marchandises	936	305	.....	.....	.....	.....	.....	.....	936	305	1,241	12 41
Total du fret payant péages	23,180	32,263	.....	.....	.....	.....	.....	.....	23,180	32,263	55,443	554 43
Total des péages sur navires												2,365 24
" " passagers												.....
Revenu total, excepté les loyers de pouvoirs d'eau												2,919 67

B. H. TEAKLES,
Premier commis du revenu des canaux.

Département des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 19 mai 1890.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 15—Tableau général indiquant la quantité de chaque article transporté sur le canal de la Vallée de la Trent, et le montant du revenu perçu, pendant la saison de navigation de 1889.

Articles.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
												$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse												
Pommes												
Produits agricoles, non énumérés, légumes												
do do animaux												
Instruments aratoires												
Orge												
Briques	11	10							11	10	21	1 80
Os												
Soufre												
Ciment et chaux hydraulique												
Argile, chaux et sable												
Houille												
Maïs												
Bestiaux												
Coton (brut)												
Faïencerie et poterie	1								1		1	0 25
Bois de teinture et matières tinctoriales												
Poisson												
Lin et chanvre												
Fleur de farine												
Meubles												
Gypse												
Verrerie (de toutes sortes)												
Foin (pressé)												
Cochons												
Chevaux												
Peaux vertes et salées, cornes et sabots												
Glace												
Fer, chemin de fer												

" en gueuse												
" tout autre												
Minerai de fer	8								8		8	0 8
Tous autres effets et marchandises non énumérés	76	3							76	3	79	2 37
Ecorce	319								319		319	3 40
Barils, vides												
Courbes pour bâtiments												
Flottes	50								50		50	0 50
Bois de chauffage, sur navires	18,761								18,761		18,761	189 86
" en radeaux												
Cercles												
Echalas à houblon												
Bois de service, scié, sur navires	741	94							741	94	835	13 25
" " en radeaux												
Mâts, épars, et poteaux de télégraphe, sur navires	32	50							32	50	82	1 46
" " en radeaux	10	7							10	7	17	1 38
Liens de chemins de fer, sur navires	231								231		231	8 50
" " en radeaux												
Billots de sciage	4,628								4,628		4,628	57 67
Douves et fonds de barils												
" " pipes												
" " Indes Occidentales												
Douves, saloirs												
Bardeaux	12								12		12	0 99
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	2								2		2	0 25
" " en radeaux	9								9		9	0 05
Bois de construction, carré, sur navires												
" " en radeaux	75								75		75	0 50
Traverses												
Articles en bois et bois en partie fabriqué												
Total du fret payant péages	24,966	164							24,966	164	25,130	282 31

Péages sur navires	162 65
" passagers	47 32
Revenu total, excepté les loyers de pouvoirs d'eau	492 28

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.
OTTAWA, 19 mai 1890.

B. H. TEAKLES,
Premier commis du revenu des canaux.

ANNEXE SUPPLÉ

N° (A) 16.—DÉTAILS du mouvement du trafic sur les canaux sous-

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Classe n° 1.		$ cts.		$ cts.
Navires à vapeur canadiens	287,127	3,844 99	650,323	3,965 55
Navires à vapeur américains	342,804	5,149 06	20,231	141 99
Voiliers canadiens	278,819	5,543 28	1,005,779	11,030 05
Voiliers américains	183,196	4,110 02	81,169	687 10
Total, classe n° 1	1,091,946	18,647 35	1,757,502	15,824 69
Classe n° 2.	Nombre.		Nombre.	
Voyageurs	4,671	143 78	49,250	2,502 85
Classe n° 3.	Ton'x.		Ton'x.	
Briques	24	2 03	8,878	367 90
Soufre	.....	.....	30	1 13
Ciment et chaux hydraulique	56	7 63	5,692	614 63
Argile, chaux et sable	565	65 03	26,890	1,071 43
Poisson	170	25 75	874	79 72
Gypse	623	7 79	2,803	55 07
Fer, chemin de fer	47	7 05	16,508	2,408 55
" en gueuse	627	124 70	5,307	762 86
" tout autre	1,852	303 41	19,039	945 49
Acier	.....	.....	132	19 80
Sel	1,254	198 69	7,857	1,049 47
Pierre, pour la taille	6,784	1,356 80	10,826	722 97
Pommes	723	20 75	2,552	372 65
Orge	4,272	616 17	2,811	56 93
Maïs	353,595	70,719 00	2,797	58 59
Coton, brut	.....	.....	.....	.....
Lin et chanvre	.....	.....	.....	.....
Fleur de farine	7,931	1,231 63	1,343	115 69
Foin, pressé	.....	.....	1,804	88 31
Farine, toutes sortes	17,378	3,473 73	874	56 78
Tourteaux oléagineux	798	159 60	15	1 44
Avoine	28,356	5,668 23	1,383	67 79
Pois	450	25 50	19,062	385 21
Pommes de terre	1	0 20	208	16 04
Seigle	2,673	496 85	8	1 20
Graines, toutes sortes	154	30 80	10,614	445 78
Tabac, brut	.....	.....	3	0 45
Blé	126,664	24,173 92	28,200	588 91
Tous autres produits agricoles, légumes	420	21 00	401	52 42
Os	.....	.....	447	59 59
Bestiaux	.....	.....	404	32 07
Cochons	.....	.....	18	2 59
Peaux vertes et salées, cornes et sabots	18	1 80	28	4 00
Chevaux	5	0 90	366	26 69
Saindoux et huile de saindoux	24	4 80	39	4 36
Viandes, autres que le lard	37	7 40	40	3 31
Lard	1,355	271 00	495	38 56
Moutons	.....	.....	132	11 49
Suif	74	11 75	138	9 36
Laine	468	92 80	10	0 94
Tous autres produits agricoles, animaux	.....	.....	977	135 57
Total, classe n° 3	557,398	109,126 71	180,005	10,735 74

MENTAIRE A.—*Suite.*

mentionnés, et le montant des péages perçus pendant la navigation de 1889.

Canal Chambly.		Canaux d'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la Vallée de la Trent.	
Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
72,041	251 08	165,001	658 52	62,377	665 25	13,794	275 88	19,729	148 25
636	7 24	...	...	714	18 87	...	...	...	...
45,454	756 02	207,162	2,975 07	82,630	986 81	104,468	2,089 36	878	14 40
121,776	1,656 06	61,419	1,393 37	18,703	272 83	...	...	...	...
239,907	2,670 40	433,582	5,026 96	164,424	1,943 76	118,262	2,365 24	20,607	162 65
Nombre.		Nombre.		Nombre.		Nombre		Nombre	
5,017	78 43	14,787	190 64	2,910	73 38	...	...	4,727	47 32
Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.		Ton'x.	
807	74 54	110	6 33	480	11 28	...	...	21	1 80
18	1 80	...	...	...	...	...	...	...	...
264	26 40	163	5 98	257	6 25	...	...	...	...
5,809	580 32	6,182	190 74	304	7 14	...	...	...	...
...	...	1	0 10	83	2 11	998	9 98	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	57	1 34	...	...	...	...
140	14 00	...	...	160	6 10	...	...	...	...
25	2 50	24	2 29	400	10 32	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	945	32 22	...	...	...	...
1,746	172 57	253	5 30	321	11 22	...	...	...	...
399	36 68	3	0 18	18	0 43	...	...	...	...
1,078	52 99	390	28 39	270	6 40	...	...	...	...
...	...	2	0 20	52	1 55	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	1	0 03	...	...	...	...
252	8 40	19	1 46	366	10 20	1,505	15 05	...	...
1,413	82 24	266	22 33	134	3 21	...	...	...	...
...	...	9	0 89	52	1 50	...	...	...	...
...	...	...	...	10	0 28	...	...	...	...
1,370	45 71	855	53 42	13	0 33	...	...	...	...
31	1 04	1,386	91 22	21	0 52	...	...	...	...
3	0 30	301	24 34	119	3 20	...	...	...	...
...	...	1	0 10	23	0 57	...	...	...	...
...	...	14	1 35	22	0 70	...	...	...	...
...	...	...	...	1	0 03	...	...	...	...
3	0 10	70	5 76	311	7 88	...	...	...	...
11	0 37	37	2 23	8	0 24	21,024	210 24	...	...
...	...	12	1 16	24	0 77	...	...	...	...
39	1 30	501	31 90	6	0 16	...	...	...	...
...	...	31	2 61	...	...	...	...	...	...
...	...	19	1 76	1	0 03	...	...	...	...
33	1 10	190	10 22	16	0 48	...	...	...	...
...	...	...	...	25	0 75	...	...	...	...
...	...	1	0 18	7	0 17	...	...	...	...
...	...	6	0 46	115	3 42	...	...	...	...
129	4 30	279	19 77	2	0 05	...	...	...	...
17	1 70	3	0 22	6	0 16	...	...	...	...
...	...	...	...	1	0 03	...	...	...	...
12	0 40	935	83 65	580	14 25	...	...	...	...
13,599	1,108 76	12,063	594 54	5,211	145 32	23,527	235 27	21	1 80

ANNEXE SUPPLÉ

N° (A) 38—DÉTAILS du mouvement du trafic sur les canaux sous-

ARTICLES.	Canal Welland.		Canaux du St-Laurent.	
	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
Classe n° 4.		$ cts.		$ cts.
Alcalis, potasse et perlasse	112	22 40	114	20 20
Instruments aratoires	.....	.....	118	18 12
Faïencerie et poterie	7	0 50	259	49 66
Bois de teinture et matières tinctoriales	.....	.....	166	11 87
Meubles	45	8 48	525	96 75
Verrerie, de toutes sortes	2	0 30	434	81 14
Marbre	4,455	668 25	39	3 73
Manille	8	1 20	1	0 05
Mélasses	430	68 90	3,060	207 20
Clous	142	13 72	3,237	552 69
Huile, en barils	183	6 05	1,606	192 29
Peinture	134	19 58	367	51 02
Poix et goudron	40	6 00	1,396	97 24
Guénilles	.....	.....	183	21 20
Résine	.....	.....	1,408	74 57
Cendre de soude	3	0 45	1,544	297 58
Acier	.....	.....	219	34 01
Sucre	952	123 71	5,420	643 87
Pierre, ouvrée	13	2 60	257	23 60
Etain	125	18 75	846	154 72
Térébenthine	.....	.....	235	15 05
Blanc de plomb	.....	.....	102	19 90
Blanc de céruse	153	22 95	447	87 18
Whisky et tous autres spiritueux	241	46 48	1,009	184 44
Marchandises non énumérées	26,370	3,947 75	11,966	1,850 36
Total, classe n° 4	33,415	4,978 07	34,958	4,788 44
Classe n° 5.				
Ecorces	301	37 88	.....	.....
Barils, vides	.....	.....	306	38 16
Courbes, pour bâtiments	.....	.....	.....	.....
Flottes	.....	.....	5,818	101 99
Bois de chauffage, sur navires	15,108	644 83	10,824	280 98
" en radeaux	.....	.....	6	0 25
Bois de service, scié, sur navires	84,866	14,932 20	54,072	1,852 66
" en radeaux	2	22	205	8 37
Cercles	.....	.....	9	0 90
Liens de chemins de fer, sur navires	924	143 18	1,244	24 89
" en radeaux	.....	.....	.....	.....
Mâts, espars et poteaux de télégraphe, sur navires	215	32 25	17,936	448 40
" " en radeaux	10	1 25	6,046	151 15
Bois de construction, carré, sur navires	77,201	11,578 88	2,590	39 97
" " en radeaux	2,926	657 09	8,548	230 70
Articles en bois et bois en partie fabriqué	45	18 00	187	44 40
Bardeaux	52	36 27	106	29 68
Piquets et perches pour clôtures, sur navires	17	6 36	11	1 10
" " en radeaux	.....	.....	.....	.....
Billots de sciage	5,102	215 88	19,491	445 46
Douves et fonds, barils	4	0 46	22	3 30
" " pipes	506	94 49	.....	.....
" " Indes occidentales	627	117 16	186	6 99
" " saloirs	.....	.....	10	0 80
Traverses	.....	.....	12,508	32 55
Echalas	.....	.....	.....	.....
Total, classe n° 5	187,906	28,516 40	140,125	3,742 70

MENTAIRE A—*Suite.*

mentionnés, et le montant des péages perçus, etc.—*Suite.*

Canal Chambly.		Canaux d'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux de la Vallée de la Trent.	
Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
.....	.....	.....	.....	6	52	.....	.....	.....	.....
.....	.....	17	2 76	148	14 26	.....	.....	.....	.....
10	1 00	1	0 19	36	3 42	.....	.....	1	0 25
58	5 80	2	0 19	2	0 18	.....	.....	.....	.....
2	0 20	44	5 93	50	4 82	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	34	3 04	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	8	0 71	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2,799	307 57	2	0 38	87	7 74	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	309	27 77	.....	.....	.....	.....
491	48 60	4	0 38	208	19 10	.....	.....	.....	.....
8	0 80	.....	.....	7	0 72	.....	.....	.....	.....
1,248	124 80	.....	.....	18	1 60	.....	.....	.....	.....
.....	.....	6	105	8	0 80	.....	.....	.....	.....
1,373	137 30	.....	.....	2	0 18	.....	.....	.....	.....
283	23 70	.....	.....	36	3 13	.....	.....	.....	.....
110	11 00	.....	.....	15	0 53	.....	.....	.....	.....
2,452	245 20	5	0 95	331	30 86	.....	.....	.....	.....
264	26 40	.....	.....	3	0 36	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	28	2 67	.....	.....	.....	.....
204	20 40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	20	1 79	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	46	4 02	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1	0 19	165	14 93	.....	.....	.....	.....
3,136	263 92	297	41 76	896	86 71	1,241	12 41	79	2 37
12,438	1,216 69	379	53 78	2,463	229 86	1,241	12 41	80	2 62
.....	.....	13	1 27	76	3 56	.....	.....	319	3 40
5	0 34	63	7 75	19	1 50	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	8,910	81 20	3,026	53 62	.....	.....	50	0 50
3,192	104 77	38,829	1,561 39	13,922	234 65	.....	.....	18,761	189 86
.....	.....	6,762	92 02	.....	.....	.....	.....	.....	.....
81,656	4,854 99	610,932	48,506 06	59,722	2,669 36	7,126	71 26	835	13 25
9	3 34	3,919	45 11	81	6 47	.....	.....	.....	.....
.....	.....	13	1 17	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4,721	381 89	1,410	136 59	7,492	873 67	.....	.....	231	8 50
.....	.....	823	38 67	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	296	23 68	.....	.....	82	1 46
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17	1 38
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	1,730	43 98	2,080	111 26	.....	.....	75	0 50
.....	.....	22	4 40	4	0 80	.....	.....	.....	.....
67	10 44	432	343 53	66	9 76	.....	.....	12	0 99
18	1 22	3	0 66	6	0 81	.....	.....	2	0 25
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9	0 05
.....	.....	6,826	156 00	880	20 10	.....	.....	4,628	57 67
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	4	0 30	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	1,633	13 26	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	93	13 50	.....	.....	.....	.....
89,668	5,356 99	680,687	51,019 80	89,404	4,036 30	7,126	71 26	25,021	277 81

ANNEXE SUPPLÉ

N° (A) 38.—Détails du mouvement du trafic sur les canaux sous-

Articles.	Canal Welland.		Canaux du Saint-Laurent.	
	Tonneaux.	Péages.	Tonneaux.	Péages.
Classe spéciale.		$ cts.		$ cts.
Houille	268,305	53,181 95	146,924	20,141 85
Cryolithe ou minerai chimique	10	0 50	2,568	128 40
Minerai de fer	2,425	121 25	.....	.....
Pierre impropre à la taille, non ouvrée	10,049	969 87	2,397	90 30
Glace	.....	.....	.....	.....
Total, classe spéciale	280,789	54,273 57	151,889	20,360 55
Total, fret et péages	1,059,508	215,685 88	506,977	57,954 97
Bois de construction et autres bois, en franchise	397	19 20	16,587	669 91
Blé, maïs, farine, fer, sel, houille, etc., en franchise	25,368	3,805 20	396,308	13,880 34
Grands totaux, passagers et tonnage des navires non compris	1,085,273	219,510 20	919,872	72,505 22

Département des chemins de fer et canaux,
Ottawa, 19 mai 1890.

MENTAIRE A.—*Fin.*

mentionnés, et le montant des péages perçus, etc.—*Fin.*

Canal Chambly.		Canaux d'Ottawa.		Canal Rideau.		Canal Saint-Pierre.		Canaux du district de Newcastle.	
Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.	Ton'x.	Péages.
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
104,430	10,262 25	304	10 13	10,356	461 88	23,549	235 49	.....	.....
.....	.....	1,248	64 74	1,200	60 00	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8	0 08
146	14 60	90	0 96	1,423	30 63	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
104,576	10,276 85	1,642	75 83	12,979	552 51	23,549	235 49	8	0 08
220,281	20,708 12	694,771	56,961 55	110,057	6,981 13	55,443	2,919 67	25,130	492 28
.....	.....	52,302	439 31	.....	.....	.....	.....	.....	.....
170	17 00	.....	.....	3,069	81 90	.....	.....	.....	.....
220,451	20,725 12	747,073	57,400 86	113,126	7,063 03	55,443	2,919 67	25,130	492 28

B. H. TEAKLES,
Premier commis du revenu des canaux.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 18.—Tableau indiquant le montant des péages perçus chaque mois pendant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1889.

Canaux et bureaux.	Janvier.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre.	Total.
Canal Welland.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Chippawa	.....	.....	6 01	1 75	34 05	14 63	6 69	4 58	6 22	8 66	.....	82 59
Colborne	.....	.....	12,450 54	16,397 20	18,478 63	20,692 29	25,402 23	23,884 12	19,841 81	12,761 15	479 29	150,387 26
Dalhousie	.....	.....	4,442 16	7,100 55	10,314 06	6,692 59	12,452 34	10,413 78	7,787 85	4,277 47	.....	63,480 00
Dunnville	.....	.....	.....	83 28	52 65	56 18	25 72	0 25	109 95	120 76	.....	448 79
Maitland	.....	.....	.....	7 29	14 23	3 95	1 00	24 81	5 84	.....	.....	57 12
Robinson	.....	.....	127 34	166 95	102 04	112 30	93 88	68 82	129 56	115 79	7 19	923 87
Sainte-Catherine	.....	.....	35 68	34 73	28 70	54 44	40 17	33 18	56 95	21 60	.....	305 45
Total, canal Welland	.....	.....	17,061 73	23,791 75	29,024 36	27,626 38	38,022 03	34,429 54	27,938 18	17,305 43	486 48	215,685 88
Canaux du Saint-Laurent.												
Beauharnois	.....	.....	63 32	46 96	72 87	164 17	133 38	121 67	186 24	92 61	.....	881 12
Cardinal	.....	.....	65 05	57 68	102 46	70 51	225 62	338 25	241 63	40 23	11 55	1,152 98
Cornwall	.....	.....	8 21	2,359 31	2,848 90	3,468 78	2,103 13	2,226 55	1,473 27	1,165 57	15 74	15,669 46
Kingston	.....	.....	439 57	1,482 50	1,884 10	3,284 38	1,239 39	1,122 34	640 67	624 45	.....	10,717 40
Lachine	.....	.....	36 09	282 60	342 43	363 92	333 41	363 67	407 00	244 05	.....	2,373 17
Montréal	.....	.....	628 60	3,421 40	3,670 45	4,716 56	4,804 34	4,124 20	3,707 93	2,087 26	.....	27,160 74
Total, canaux du St-Laurent	.....	.....	1,240 84	7,650 45	8,921 21	12,068 32	8,839 27	8,296 68	6,656 74	4,254 17	27 29	57,954 97
Canal Chambly.												
Chambly	.....	.....	19 96	600 15	778 46	883 41	1,234 82	776 26	1,114 08	677 36	.....	6,084 50
Saint-Jean	.....	.....	.....	2,906 84	2,961 95	2,426 72	2,140 62	1,654 38	1,347 50	732 49	.....	14,170 50
Saint-Ours	.....	.....	10 50	43 37	44 50	66 25	64 04	63 01	84 31	77 14	.....	453 12
Total, canal Chambly	.....	.....	30 46	3,550 36	3,784 91	3,376 38	3,439 48	2,493 65	2,545 89	1,486 99	.....	20,708 12

CANAUX D'OTTAWA.												
Ottawa	.....	.....	971 12	7,191 48	6,127 09	5,954 68	6,663 63	5,254 95	5,442 12	1,544 87	.....	39,149 94
Carillon	.....	.....	5 83	142 49	180 69	97 05	16 47	41 09	39 74	43 81	.....	567 17
Grenville	.....	.....	383 72	2,591 86	2,506 20	2,589 57	2,288 38	1,786 93	2,214 65	1,542 03	.....	15,903 34
Sainte-Anne	.....	.....	64 46	145 33	205 93	208 64	212 36	192 24	167 69	144 45	.....	1,341 10
Total, canaux d'Ottawa	.....	.....	1,425 13	10,071 16	9,019 91	8,849 94	9,180 84	7,275 21	7,864 20	3,275 16	.....	56,961 55
CANAL RIDEAU.												
Kingston Mills	.....	.....	7 97	179 15	254 06	337 62	282 24	160 30	156 99	72 30	.....	1,450 63
Ottawa	.....	.....	104 46	657 66	839 12	1,181 57	937 83	653 86	524 42	231 50	.....	5,130 42
Smith's Falls	.....	.....	.....	65 54	73 41	102 64	75 07	30 95	35 00	17 47	.....	400 08
Total, canal Rideau	.....	.....	112 43	902 35	1,166 59	1,621 83	1,295 14	845 11	716 41	321 27	.....	6,981 13
CANAL SAINT-PIERRE.												
Saint-Pierre	1 96	9 98	150 50	457 71	356 00	333 10	412 09	438 35	380 35	306 84	72 79	2,919 67
CANAUX DE LA VALLÉE DE LA TRENT.												
Bobcaygeon	.....	.....	.....	14 78	34 58	25 75	56 27	53 54	43 78	12 79	.....	241 49
Peterborough	.....	.....	.....	6 64	16 62	35 75	35 65	47 10	24 03	9 94	.....	175 73
Hastings	.....	.....	.....	.....	.....	3 00	5 78	8 10	14 50	5 90	.....	37 28
Fenelon Falls	.....	.....	.....	.....	.....	5 16	10 09	12 60	0 50	9 43	.....	37 78
Total, canaux de la vallée de la Trent	.....	.....	.....	21 42	51 20	69 66	107 79	121 34	82 81	38 06	.....	492 28
Grand total	1 96	9 98	20,021 09	46,415 20	52,324 18	53,945 61	61,296 64	53,899 88	46,184 58	26,987 92	586 56	361,703 60

B. H. TEAKLES,
Premier commis du revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 19 mai 1890.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE—*Suite.*

N° (A) 19.—Tableau général indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires qui ont passé par les canaux durant la saison de navigation expirée le 31 décembre 1889 ; et le montant des péages perçus sur iceux.

Navires.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Chiffre des péages.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
Canal Welland.													$ cts.
Navires canadiens, à vapeur. .	820	70,308	51,740	68,050	5,154	.....	300	4,402	87,173	142,760	144,367	287,127	3,844 99
" " à voiles....	1,141	56,028	42,129	66,620	12,118	976	502	14,439	86,007	138,063	140,756	278,819	5,543 28
Total, du Canada.	1,961	126,336	93,869	134,670	17,272	976	802	18,841	173,180	280,823	285,123	565,946	9,388 27
Navires américains, à vapeur..	467	.....	71	9,818	315	159,388	135,394	345	37,473	169,551	173,253	342,804	5,149 06
" " à voiles...	547	99	10	4,035	682	85,520	62,195	15	30,640	89,669	93,527	183,196	4,110 02
Total, Etats-Unis.....	1,014	99	81	13,853	997	244,908	197,589	360	66,113	259,220	266,780	526,000	9,259 08
Grand total, canal Welland..	2,975	126,435	93,950	148,523	18,269	245,884	198,391	19,201	241,293	540,043	551,903	1,091,946	18,647 35
Canaux du Saint-Laurent.													
Navires canadiens, à vapeur...	3,098	339,784	290,733	13,690	.....	.....	.....	.....	6,116	353,474	296,849	650,323	3,965 55
" " à voiles	5,696	556,710	366,018	34,981	48	.....	.....	97	47,925	591,788	413,991	1,005,779	11,030 05
Total, du Canada.....	8,794	896,494	656,751	48,671	48	.....	.....	97	54,041	945,262	710,840	1,656,102	14,995 60
Navires américains, à vapeur..	560	125	168	2,512	134	7,423	7,266	142	2,461	10,202	10,029	20,231	141 99
" " à voiles....	821	2,161	12,260	2,598	3,209	689	1,606	54,299	4,347	59,747	21,422	81,169	687 10
Total, Etats-Unis.....	1,381	2,286	12,428	5,110	3,343	8,112	8,872	54,441	6,808	69,949	31,451	101,400	829 09
Grand total, canaux du Saint-Laurent...	10,175	898,780	669,179	53,781	3,391	8,112	8,872	54,538	60,849	1,015,211	742,291	1,757,502	15,824 69

Canal Chambly.													
Navires canadiens, à vapeur...	637	36,018	33,247	105	.....	.....	.....	.....	2,671	36,123	35,918	72,041	251 08
" " à voiles...	496	9,519	7,486	4,350	93	.....	.....	1,333	22,673	15,202	30,252	45,454	756 02
Total, du Canada.....	1,133	45,537	40,733	4,455	93	.....	.....	1,333	25,344	51,325	66,170	117,495	1,007 10
Navires américains, à vapeur..	7	7	.....	514	.....	68	6	.....	41	589	47	636	7 24
" " à voiles...	1,251	3,021	1,827	31,348	.....	.....	100	.....	85,480	34,369	87,407	121,776	1,656 06
Total, Etats-Unis.....	1,258	3,028	1,827	31,862	.....	68	106	.....	85,521	34,958	87,454	122,412	1,663 30
Grand total, canal Chambly..	2,391	48,565	42,560	36,317	93	68	106	1,333	110,865	86,283	153,624	239,907	2,670 40
Canaux d'Ottawa.													
Navires canadiens, à vapeur...	1,020	52,881	110,454	.....	1,666	.....	.....	.....	.....	52,881	112,120	165,001	658 52
" " à voiles....	1,615	11,392	175,478	.....	20,292	.....	.....	.....	.....	11,392	195,770	207,162	2,975 07
Total, du Canada.....	2,635	64,273	285,932	.....	21,958	.....	.....	.....	.....	64,273	307,890	372,163	3,633 59
Navires américains, à vapeur..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " à voiles....	631	11,027	2,552	.....	46,392	.....	.....	1,448	.....	12,475	48,944	61,419	1,393 37
Total, Etats-Unis.....	631	11,027	2,552	.....	46,392	.....	.....	1,448	.....	12,475	48,944	61,419	1,393 37
Grand total, canaux d'Ottawa	3,266	75,300	288,484	.....	68,350	.....	.....	1,448	.....	76,748	356,834	433,582	5,026 96
Canal Rideau.													
Navires canadiens, à vapeur...	1,114	31,632	30,745	.....	.....	.....	.....	.....	.....	31,632	30,745	62,377	665 25
" " à voiles....	1,120	40,788	41,507	335	.....	.....	.....	.....	.....	41,123	41,507	82,630	986 81
Total, du Canada.....	2,234	72,420	72,252	335	.....	.....	.....	.....	.....	72,755	72,252	145,007	1,652 06
Navires américains, à vapeur..	75	325	389	.....	.....	.....	.....	.....	.....	325	389	714	18 87
" " à voiles....	183	4,360	9,172	5,171	.....	.....	.....	.....	.....	9,531	9,172	18,703	272 83
Total, Etats-Unis.....	258	4,685	9,561	5,171	.....	.....	.....	.....	.....	9,856	9,561	19,417	291 70
Grand total, canal Rideau...	2,492	77,105	81,813	5,506	.....	.....	.....	.....	.....	82,611	81,813	164,424	1,943 76

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° (A) 19.—Tableau général indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires, etc.—*Fin.*

Navires.	Nombre total.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
													$ cts.
Canal Saint-Pierre.													
Navires canadiens, à vapeur	105	6,416	7,378	...	...	...	...	...	...	6,416	7,378	13,794	275 88
" " à voiles	2,056	54,217	50,251	...	...	...	...	...	...	54,217	50,251	104,468	2,089 36
Total, du Canada	2,161	60,633	57,629	...	...	...	...	...	...	60,633	57,629	118,262	2,365 24
Navires américains, à vapeur	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
" " à voiles	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Total, Etats-Unis	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Grand total, canal Saint-Pierre	2,161	60,633	57,629	...	...	...	...	...	...	60,633	57,629	118,262	2,365 24
Canaux de la Vallée de la Trent.													
Navires canadiens, à vapeur	436	19,354	375	...	...	...	...	...	...	19,354	375	19,729	148 25
" " à voiles	39	527	351	...	...	...	...	...	...	527	351	878	14 40
Total, du Canada	475	19,881	726	...	...	...	...	...	...	19,881	726	20,607	162 65
Navires américains, à vapeur	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
" " à voiles	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Total, Etats-Unis	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Grand total, canaux de la Vallée de la Trent	475	19,881	726	...	...	...	...	...	...	19,881	726	20,607	162 65

RÉCAPITULATION.

NAVIRES CANADIENS.													
A vapeur et à voiles.													
Welland	1,961	126,336	93,869	134,670	17,272	976	802	18,841	173,180	280,823	285,123	565,946	9,388 27
Saint-Laurent	8,794	896,494	656,751	48,671	48	.....	.....	97	54,041	945,262	710,840	1,656,102	14,995 60
Chambly	1,133	45,537	40,733	4,455	93	.....	.....	1,333	25,344	51,325	66,170	117,495	1,007 10
Ottawa	2,635	64,273	285,932	.....	21,958	.....	.....	.....	.....	64,273	307,890	372,163	3,633 59
Rideau	2,234	72,420	72,252	335	.....	.....	.....	.....	.....	72,755	72,252	145,007	1,652 06
Saint-Pierre	2,161	60,633	57,629	.....	.....	.....	.....	.....	.....	60,633	57,629	118,262	2,365 24
Canaux de la Vallée de la Trent	475	19,881	726	.....	.....	.....	.....	.....	.....	19,881	726	20,607	162 45
Total, du Canada	19,393	1,285,574	1,207,892	188,131	39,371	976	802	20,271	252,565	1,494,952	1,500,630	2,995,582	33,204 31
NAVIRES AMÉRICAINS.													
A vapeur et à voiles.													
Welland	1,014	99	81	13,853	997	244,908	197,589	360	68,113	259,220	266,780	526,000	9,259 08
Saint-Laurent	1,381	2,286	12,428	5,110	3,343	8,112	8,872	54,441	6,808	69,949	31,451	101,400	829 09
Chambly	1,258	3,028	1,827	31,862	.....	68	106	.....	85,521	34,958	87,454	122,412	1,663 30
Ottawa	631	11,027	2,552	.....	46,392	.....	.....	1,448	.....	12,475	48,944	61,419	1,393 37
Rideau	258	4,685	9,561	5,171	.....	.....	.....	.....	.....	9,856	9,561	19,417	291 70
Saint-Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total, Etats-Unis	4,542	21,125	26,449	55,996	50,732	253,088	206,567	56,249	160,442	386,458	444,190	830,648	13,436 54
Grand total, canadiens et américains	23,935	1,306,699	1,234,341	244,127	90,103	254,064	207,369	76,520	413,007	1,881,410	1,944,820	3,826,230	46,640 85

B. H. TEAKLES,
Premier commis du revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.
OTTAWA, 19 mai 1890.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A.—*Suite.*

N° (A) 19½.—TABLEAU COMPARATIF du grand total du fret passé par les canaux sous-mentionnés, pendant les saisons de navigation de 1888 et 1889, ainsi que le montant des péages perçus sur iceux, y compris les péages sur les navires et les passagers.

Canaux.	De ports du Canada à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports du Canada.		Tonneaux.		Total, tonneaux.	Montant des péages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		
1888.												$ cts.
Canal Welland	21,968	119,827	39,153	23,016	213,689	221,064	22,451	217,632	297,261	581,539	878,800	166,055 79
Canaux du Saint-Laurent	214,420	411,840	10,079	1,419	718	2,365	58,845	81,913	284,062	497,537	781,599	53,586 87
Canal Chambly	10,276	5,999	84,684	11,961	.....	.....	21	128,812	94,981	146,772	241,753	22,282 62
Canal Rideau	81,036	27,001	4,211	.....	.....	.....	.....	.....	85,247	27,001	112,248	6,566 86
Canal Ottawa	192	555,372	.....	137,683	.....	.....	.....	.....	192	693,057	693,249	51,348 43
Canal Saint-Pierre	12,674	26,021	.....	160	.....	.....	294	.....	12,968	26,181	39,149	2,204 57
Canaux de la Vallée de la Trent	14,599	200	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14,599	200	14,799	257 12
1889.												
Canal Welland	27,592	57,752	16,388	20,381	266,231	297,353	16,502	383,074	326,713	758,560	1,085,273	215,685 88
Canaux du Saint-Laurent	222,956	521,704	10,389	700	993	2,838	64,613	95,679	298,951	620,921	919,872	57,954 97
Canal Chambly	8,975	3,582	83,164	.....	.....	2	.....	124,558	92,139	128,142	220,281	20,708 12
Canal Rideau	76,665	24,117	12,354	.....	.....	.....	.....	.....	89,009	24,117	113,126	6,981 13
Canal Ottawa	443	516,784	.....	177,416	.....	.....	128	.....	571	694,200	694,771	56,961 55
Canal Saint-Pierre	23,180	32,263	.....	.....	.....	.....	.....	.....	23,180	32,263	55,443	2,919 67
Canaux de la Vallée de la Trent	24,966	164	.....	.....	.....	.....	.....	.....	24,966	164	25,130	492 28

B. H. TEAKLES,
Premier commis du revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 19 mai 1890.

ANNEXE A—*Suite.*

N° 23.—Tableau indiquant le nombre et le tonnage de tous les navires passés par les canaux pendant la saison de navigation de 1889.

CANAUX DE WELLAND ET DU SAINT-LAURENT—*Suite.*

	Canada.				Etats-Unis.			
	Navires à vapeur.		Voiliers.		Navires à vapeur.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
8	57	456	83	664	45	360	10	80
10	17	170	32	320	11	110	4	40
15	21	315	12	180	8	120	3	45
20	21	420	23	460	7	140	8	160
25	17	425	18	450	10	250	2	50
30	27	810	11	330	12	360	6	180
35	26	910	13	455	3	105	1	35
40	26	1,040	55	2,200	8	320	10	400
45	6	270	15	675	6	270	1	45
50	16	800	47	2,350	3	150	1	50
55	5	275	12	660	1	55	...	...
60	10	600	17	1,020	1	60	7	420
65	2	130	13	845	1	65	...	...
70	8	560	16	1,120	1	70	2	140
75	8	600	19	1,425	1	75	1	75
80	4	320	32	2,560	...	...	5	400
85	4	340	22	1,870	1	85	9	765
90	7	630	35	3,150	1	90	21	1,890
95	6	570	26	2,470	2	190	90	8,550
100	6	600	52	5,200	2	200	98	9,800
105	7	735	48	5,040	1	105	69	7,245
110	6	660	39	4,290	6	660	26	2,860
115	3	345	27	3,105	4	460	30	3,450
120	2	240	18	2,160	3	320	13	1,560
125	1	125	15	1,875	...	...	4	500
130	1	130	25	3,250	...	...	6	780
135	1	135	12	1,625	1	135	4	540
140	1	140	14	1,960	...	...	2	280
145	3	435	14	2,030	...	...	...	...
150	1	150	29	4,350	...	...	...	...
155	4	620	45	6,975	...	...	...	...
160	2	320	30	4,800	3	480	3	480
165	3	495	20	3,300	...	...	...	...
170	1	170	8	1,360	...	...	...	...
175	1	175	8	1,400	1	175	1	175
180	1	180	3	540	...	...	...	...
185	3	555	11	2,035	...	...	...	...
190	1	190	8	1,520	1	190	1	190
195	...	...	6	1,170	...	...	2	390
200	7	1,400	16	3,200	2	400	3	600
205	2	410	1	205	...	...	2	410
210	2	420	7	1,470	...	...	3	630
215	2	430	4	860	...	...	...	...
220	...	...	4	880	1	220	2	440
225	...	...	4	900	...	...	1	225
230	...	...	8	1,840	1	230	3	690
235	1	235	3	705	...	...	2	470
240	2	480	2	480	2	480	1	240
245	1	245	5	1,225	...	...	1	245
250	2	500	2	500	1	250	2	500
255	...	...	2	510	1	255	4	1,020
260	...	...	2	520	1	260	5	1,300
265	...	...	2	530	1	265	8	2,120
270	3	810	6	1,620	...	...	9	2,430
275	2	550	5	1,375	...	...	6	1,650
280	1	280	3	840	2	560	5	1,400

ANNEXE A—*Suite.*

N° 23.—TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage de tous les navires passés par les canaux, etc.—*Suite.*

CANAUX DE WELLAND ET DU SAINT-LAURENT—*Suite.*

	Canada.				Etats-Unis.			
	Navires à vapeur.		Voiliers.		Navires à vapeur.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
285	...	...	5	1,425	1	285	9	2,565
290	1	290	2	580	...	...	8	2,320
295	5	1,475	3	885	...	...	5	1,475
300	1	300	7	2,100	1	300	10	3,000
305	3	915	11	3,355	...	...	8	2,440
310	...	...	6	1,860	...	...	6	1,860
315	...	...	4	1,260	...	...	6	1,890
320	1	320	11	3,520	1	320	7	2,240
325	1	325	7	2,275	1	325	6	2,010
330	1	330	6	1,980	...	...	6	1,980
335	1	335	8	2,680	...	...	4	1,340
340	...	...	5	1,700	...	...	2	680
345	2	690	8	2,760	...	...	...	...
350	...	...	2	700	1	350	...	...
355	...	...	1	355	...	...	1	355
360	...	...	7	2,520	1	360	1	360
365	1	365	7	2,555	...	...	...	...
370	1	370	3	1,110	1	370	...	...
375	1	375	4	1,500	...	...	...	...
380	1	380	2	760	...	...	...	...
385	2	770	...	...	1	385	1	385
390	1	390	4	1,560	...	...	1	390
395	4	1,580	...	...	...	...	2	790
400	2	800	3	1,200	...	...	3	1,200
405	1	405	1	405	...	...	...	...
410	2	820	1	410	...	...	1	410
415	3	1,245	1	415	...	...	...	...
420	...	...	...	...	...	...	1	420
425	...	...	5	2,125	...	...	2	850
430	...	...	...	...	...	...	...	...
435	...	...	2	870	1	435	...	...
440	4	1,760	2	880	...	...	...	...
445	...	...	1	445	...	...	...	...
450	1	450	1	450	...	...	...	...
455	1	455	2	910	...	...	...	...
460	...	...	1	460	1	460	...	...
465	...	...	1	465	...	...	1	465
470	...	...	...	...	1	470	2	940
475	...	...	2	950	2	950	4	1,900
480	...	...	...	...	...	...	1	480
485	1	485	...	...	...	...	2	970
490	1	490	...	...	...	...	1	490
495	...	...	...	...	...	...	1	495
500	1	500	1	500	...	...	1	500
505	...	...	...	...	...	...	2	1,010
510	3	1,530	...	...	...	...	...	...
515	...	...	...	...	...	...	1	515
520	...	...	3	1,560	1	520	4	2,080
525	...	...	1	525	...	...	...	...
530	1	530	...	...	1	530	1	530
535	1	535	...	...	...	...	...	...
540	1	540	...	...	...	...	2	1,080
545	1	545	1	545	...	...	...	...
550	...	...	...	...	...	...	...	...
555	...	...	...	...	...	...	1	555
560	...	...	...	...	...	...	...	...

ANNEXE A—*Fin.*

N° 23—Tableau indiquant le nombre et le tonnage de tous les navires passés par les canaux, etc.—*Fin.*

CANAUX DE WELLAND ET DU SAINT-LAURENT—*Fin.*

	Canada.				Etats-Unis.			
	Navires à vapeur.		Voiliers.		Navires à vapeur.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
565								
570	1	570	1	570				
575								
580	2	1,160						
585	2	1,170	1	585				
590	2	1,180					1	590
595	2	1,190			1	595		
600					2	1,200		
605							1	605
610								
615	1	615	1	615	1	615		
620					1	620	1	620
625								
628			1	628				
640			1	640			1	640
655					4	2,620		
660	1	660			1	660	1	660
675								
690	1	690			2	1,380	1	690
715	3	2,145	1	715				
769	1	769			1	769		
782					1	782	1	782
802								
812	1	812					1	812
836	1	836			1	836		
851							1	851
910					2	1,820	2	1,820
929	1	929			1	929		
985					4	3,940		
990					1	990		
1,001			1	1,001	2	2,002	1	1,001
1,024					3	3,072		
1,035					3	3,105		
1,037					1	1,037		
1,105	1	1,105			1	1,105		
1,160					1	1,160		
1,172								
1,195					1	1,195	1	1,195
1,203					1	1,203		
1,425					1	1,425		
1,441					1	1,441		
Total....	432	55,932	1,158	154,158	209	49,081	625	107,181

CANAUX RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY.

8	53	424	71	568	12	96	8	64
10	14	140	28	280	2	20	2	20
15	5	75	3	45	2	30	1	15
20	2	40	4	80			3	60
25	5	125	5	125	1	25		
30	3	90	4	120	1	30		

ANNEXE A—*Fin.*

N° 23—TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage de tous les navires passés par les canaux, etc.—*Fin.*

CANAUX RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY—*Fin.*

	CANADA.				ETATS-UNIS.			
	Navires à vapeur.		Voiliers.		Navires à vapeur.		Voiliers.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.	Nombre.	Tonnage total.
35	5	175	2	70	1	35	1	35
40	2	80	2	80	...	...	...	...
45	1	45	1	45	...	...	...	...
50	4	200	4	200	1	50	1	50
55	2	110	3	165	...	...	...	...
60	2	120	4	240	...	...	1	60
65	2	130	3	195	...	...	1	65
70	...	...	2	140	...	...	1	70
75	1	75	4	300	1	75	2	150
80	...	...	6	480	...	...	2	160
85	1	85	4	340	...	...	10	850
90	...	...	9	810	...	...	32	2,880
95	3	285	16	1,520	...	...	120	11,400
100	1	100	10	1,000	...	...	112	11,200
105	1	105	9	945	...	...	43	4,515
110	...	...	4	440	...	...	27	2,970
115	...	...	7	805	...	...	15	1,725
120	...	...	6	720	...	...	9	1,080
125	1	125	8	1,000	...	...	...	...
130	...	...	5	650	...	...	...	...
135	1	135	3	405	...	...	1	135
140	...	...	3	420	...	...	...	...
145	...	...	6	870	...	...	...	...
150	...	...	12	1,800	...	...	...	...
155	1	155	22	3,410	...	...	...	...
160	...	...	6	960	...	...	...	...
165	...	...	5	825	...	...	...	...
170	...	...	1	170	...	...	...	...
175	...	...	...	...	...	...	...	...
180	...	...	...	...	...	...	...	...
185	2	370	1	185	...	...	...	...
190	...	...	...	...	...	...	...	...
195	...	...	...	...	...	...	...	...
200	...	...	...	...	...	...	...	...
205	...	...	...	...	...	...	...	...
210	1	210	...	...	...	...	...	...
220	...	...	...	...	...	...	...	...
225	...	...	...	...	...	...	...	...
230	1	230	1	230	...	...	...	...
235	...	...	1	235	...	...	...	...
240	...	...	...	...	...	...	...	...
245	...	...	...	...	...	...	...	...
250	...	...	...	...	...	...	...	...
255	...	...	...	...	...	...	...	...
260	...	...	...	...	...	...	...	...
265	...	...	...	...	...	...	...	...
270	...	...	...	...	...	...	...	...
275	...	...	...	...	...	...	...	...
332	...	...	...	...	...	...	...	...
345	...	...	...	...	...	...	...	...
397	1	397	...	...	...	...	...	...
Total ...	115	4,026	285	20,873	21	361	392	37,504

B. H. TEAKLES, *Premier commis du revenu des canaux.*

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX, OTTAWA, 19 mai 1890.

ANNEXE SUPPLÉMENTAIRE A—*Suite.*

N° 24.—TABLEAU indiquant le nombre et le tonnage classifié de tous les navires passés par les canaux pendant la saison de navigation de 1889.

CANAUX WELLAND ET DU SAINT-LAURENT.

CANADIENS.								ÉTATS-UNIS.							
Classe	Bateaux à vapeur.	Nombre.	Tonnage.	Classe	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.	Classe	Bateaux à vapeur.	Nombre.	Tonnage.	Classe	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.
1	250 à 1,105 ton'x ..	79	36,271	1	250 à 1,001 ton'x ..	171	61,204	1	250 à 1,441 ton'x ..	59	42,151	1	250 à 1,195 ton'x ..	167	61,656
2	200 à 249 " ..	17	3,620	2	200 à 249 " ..	54	11,765	2	200 à 249 " ..	6	1,330	2	200 à 249 " ..	18	3,950
3	150 à 199 " ..	17	2,855	3	150 à 199 " ..	168	27,450	3	150 à 199 " ..	5	845	3	150 à 199 " ..	7	1,235
4	100 à 149 " ..	31	3,545	4	100 à 149 " ..	264	30,535	4	100 à 149 " ..	17	1,880	4	100 à 149 " ..	252	27,015
5	50 à 99 " ..	70	4,825	5	50 à 99 " ..	239	17,470	5	50 à 99 " ..	12	840	5	50 à 99 " ..	136	12,290
6	Au-d. 50 " ..	218	4,816	6	Au-d. 50 " ..	262	5,734	6	Au-d. 50 " ..	110	2,035	6	Au-d. 50 " ..	45	1,035
	Total.....	432	55,932		Total	1,158	154,158		Total	209	49,081		Total	625	107,181

CANAUX RIDEAU, OTTAWA ET CHAMBLY.

1	250 à 397 ton'x....	1	397	1	250 à 379 ton'x....	.....	.....	1	250 à 397 ton'x....	.....	.....	1	250 à 397 ton'x....	.....	.....
2	200 à 249 "	2	440	2	200 à 249 " ...	2	465	2	200 à 249 "	.....	.....	2	200 à 249 "	.....	.....
3	150 à 199 "	3	525	3	150 à 199 "	47	7,350	3	150 à 199 "	.....	.....	3	150 à 199 "	.....	.....
4	100 à 149 "	4	465	4	100 à 149 "	61	7,255	4	100 à 149 "	.....	.....	4	100 à 149 " ...	207	21,625
5	50 à 99 "	15	1,005	5	50 à 99 "	55	4,390	5	50 à 99 "	2	125	5	50 à 99 "	170	15,685
6	Au-d. 50 "	90	1,194	6	Au-d. 50 "	120	1,413	6	Au-d. 50 "	19	236	6	Au-d. 50 "	15	194
	Total..... ..	115	4,026		Total	285	20,873		Total	21	361		Total	392	37,504

B. H. TEAKLES,
Premier commis du revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 19 mai 1890.

N° 25.—TARIF des péages sur les

CANAUX WELLAND, SAINT-LAURENT, RIDEAU, OTTAWA ET

Le tarif des péages sur les canaux est divisé en cinq classes, comme ci-dessous, et est à tant par tonne, à moins qu'il ne soit autrement spécifié.	Canal Welland, vers l'ouest.	Canal Welland, vers l'est.	Lac Erié jusq. Montréal.	Canaux du Saint-Laurent, en chaque sens.	Canal Chambly et écluse Saint-Ours, en chaque sens.	Canal Rideau, en chaque sens.	Canaux d'Ottawa et écl. Sainte-Anne, en chaque sens.	Ottawa à Saint-Jean, en chaque sens.
Classe n° 1.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bateaux à vapeur .....par tonne	0 01½	0 01½	0 02¼	0 00¾	0 00¾	0 01½	0 00⅝	0 01½
Voiliers et autres.....	0 02¼	0 02¼	0 03¾	0 01½	0 00¼	0 02¼	0 01	0 02⅝
Classe n° 2.								
Passagers de 21 ans et au-dessus.	0 10	0 10	0 20	0 10	0 05	0 08	0 02¼	0 09¾
do au-dessous de 21 ans, chaque.....	0 05	0 05	0 10	0 05	0 02	0 04	0 01¼	0 04½
Classe n° 3.								
Briques, ciment et chaux hydraulique								
Argile, chaux et sable.....								
Soufre....								
Maïs....								
Fleur de farine...								
Fer, chemin de fer.....								
do en gueuse...								
do tout autre.....	15	0 20	0 20	0 15	0 10	0 07	0 06	0 19¾
Plâtre, gypse								
Sel.....								
Viandes ou poissons salés, en barils ou autrement..								
Produits agricoles, légumes, non énumérés.....								
do animaux, non énumérés.....								
Pierre, pour la taille.....								
Blé...								
Classe n° 4.								
Tous autres articles non énumérés.....	0 15	0 20	0 20	0 20	0 10	0 26	0 14	0 29
Classe n° 5.								
Ecorce	0 20	0 20	0 20	0 15	0 10	0 07	0 06	0 19¼
Barils, vides, chaque	0 02	0 02	0 02	0 02	0 02	0 02	0 01	0 03½
Courbes, pour bâtiments, chaque.....	0 05	0 05	0 05	0 02	0 02	0 02	0 01	0 03½
Flottes, par 1,000 pieds linéaires.....	1 40	1 40	1 40	1 40	1 20	1 05	0 50	2 05
Bois de chauffage, par corde, sur navires....	0 20	0 20	0 20	0 20	0 10	0 15	0 08	0 23
do do en radeaux.....	0 25	0 25	0 25	0 25	0 15	0 19	0 09	0 30¼
Cercles.....	0 25	0 25	0 25	0 20	0 15	0 15	0 10	0 30
Mâts et espars, poteaux de télégraphe, par tonne de 40 pieds cubes, sur navires...	0 15	0 15	0 15	0 05	0 05	0 08	0 07	0 13¼
Mâts et espars, poteaux de télégraphe, par tonne de 40 pieds cubes, en radeaux.....	0 20	0 20	0 20	0 10	0 10	0 15	0 10	0 22½
Liens de chemins de fer, sur navires, chaque.....	0 01	0 01	0 01	0 00½	0 00½	0 00¾	0 00¾	0 01⅝
do en radeaux, chaque....	0 02	0 02	0 02	0 01	0 01	0 02	0 01	0 02¼
Bois scié, madriers, planches, voliges, et bois de construction, scié, par M. pieds, mesure de planche, sur navires.....	0 30	0 30	0 30	0 15	0 10	0 11¼	0 06¾	0 20
Bois scié, madriers, planches, voliges, et bois de construction, scié, par M. pieds, mesure de planche, en radeaux.....	0 60	0 60	0 60	0 30	0 20	0 19	0 09	0 36½
Bois carré, par M. pieds cubes, sur navires..... ...	3 00	3 00	3 00	1 00	1 00	0 56	0 44	1 69
do do en radeaux.....	4 50	4 50	4 50	2 00	2 00	1 12	0 63	3 13

canaux du Canada, 1889.

CHAMBLY (CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT, O.C. 25 JUILLET 1888.)

1RE SECTION.	2E SECTION.	3E SECTION.	4e SECTION.	COMPLET PARCOURS.	Whitlaw's à Hastings.
Fenelon-Falls à Bobcaygeon.	Bobcaygeon à Buckhorn.	Buckhorn à Burleigh.	Burleigh à Lakefield.	Fenelon-Falls à Lakefield.	
Péages prélevés à Fenelon-Falls.	Péages prélevés à Bobcaygeon.	Péages prélevés à Buckhorn.	Péages prélevés à Burleigh.	Péages prélevés à Fenelon-Falls.	Péages prélevés à Whitlaw's.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
0 00 3/10	0 00 3/10	0 00 3/10	0 00 3/10	0 00 3/4	0 00 3/16
0 00 1/4	0 00 1/4	0 00 1/4	0 00 1/4	0 01	0 00 1/4
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 00 1/2	0 00 1/2	0 00 1/2	0 00 1/2	0 02	0 00 1/2
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 0
0 03	0 03	0 03	0 03	0 12	0 03
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 00 1/4	0 00 1/4	0 00 1/4	0 00 1/4	0 01	0 00 1/4
0 00 1/4	0 00 1/4	0 00 1/4	0 00 1/4	0 01	0 00 1/4
0 13	0 13	0 13	0 13	0 52	0 13
0 03	0 03	0 03	0 03	0 10	0 03
0 04	0 04	0 04	0 04	0 14	0 04
0 02	0 02	0 02	0 02	0 08	0 02
0 02	0 02	0 02	0 02	0 08	0 02
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 00 1/8	0 00 1/8	0 00 1/8	0 00 1/8	0 00 1/2	0 00 1/8
0 00 1/4	0 00 1/4	0 00 1/4	0 00 1/4	0 01	0 00 1/4
0 03	0 03	0 03	0 03	0 10	0 03
0 04	0 04	0 04	0 04	0 14	0 04
0 07	0 07	0 07	0 07	0 28	0 07
0 14	0 14	0 14	0 14	0 56	0 14

N° 25.—TARIF des péages sur les

CANAUX WELLAND, SAINT-LAURENT, RIDEAU, OTTAWA ET

Le tarif des péages sur les canaux est divisé en cinq catégories, comme ci-dessous, et est à tant par tonne, à moins qu'il ne soit autrement spécifié.	Canal Welland, vers l'ouest.	Canal Welland, vers l'est.	Lac Erié jusq. Montréal.	Canaux du Saint-Laurent, en chaque sens.	Canal Chambly et écluse Saint-Ours, en chaque sens.	Canal Rideau, en chaque sens.	Canaux de l'Ottawa et écl. Ste-Anne, en chaque sens.	D'Ottawa à Saint-Jean, en chaque sens.
Classe nº 5—Fin.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Matériaux pour voitures, articles en bois et bois en partie ouvré, par tonne de 40 pds cubes	0 40	0 40	0 40	0 40	0 25	0 30	0 20	0 55
Bardeau, par mille	0 06	0 06	0 06	0 06	0 04	0 04½	0 02½	0 08
Pieux et perches pour clôtures, par M., sur navires.	0 40	0 40	0 40	0 40	0 20	0 23	0 12	0 42
do do do en radeaux.	0 80	0 80	0 80	0 80	0 40	0 38	0 17	0 77
Billots de sciage, par pièce type	0 08	0 08	0 08	0 08	0 05	0 06	0 06	0 13
Douves et fonds de barils, par M.	0 40	0 40	0 40	0 20	0 15	0 15	0 10	0 30
do pipe do	1 50	1 50	1 00	1 00	1 00	0 75	0 50	1 75
do des Ant. par M	0 75	0 75	0 75	0 60	0 25	0 45	0 25	0 65
do saloirs, sciés ou coupés, par M	0 08	0 08	0 08	0 04	0 03	0 03	0 02	0 06
Traverses, par 100 pièces	0 50	0 50	0 50	0 50	0 40	0 38	0 15	0 67½
Echalas à houblon, par 1,000 pièces	2 00	2 00	2 00	2 00	1 50	1 50	0 65	2 65
Classe spéciale.								
Gypse, brut (par A. du C., 28 octobre 1882)	0 15	0 05	.....	0 05	vers l'ouest.		....	....
Houille	0 20	0 20	0 20	0 15	0 10	0 08	0 05	0 17¾
Pierre, non ouvrée, cordée, impropre à la taille, par corde	0 75	0 75	0 75	0 60	0 37½	0 28	0 24	0 77½
Cryolite, minerai de fer ou minerai chimique	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05	0 05
Glace	0 05	0 05	0 05	.....	.....	.....	.....	.....

canaux du Canada, 1889—*Fin.*

CHAMBLY (CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT, O. C., 25 JUILLET 1888.)—*Fin.*

1RE SECTION.	2E SECTION.	3E SECTION.	4E SECTION.	COMPLET PARCOURS.	Whitlaw's à Hastings.
Fenelon Falls à Bobcaygeon.	Bobcaygeon à Buckhorn.	Buckhorn à Burleigh.	Burleigh à Lakefield.	Fenelon Falls à Lakefield.	
Péages prélevés à Fenelon Falls.	Péages prélevés à Bobcaygeon.	Péages prélevés à Buckhorn.	Péages prélevés à Burleigh.	Péages prélevés à Fenelon Falls.	Péages prélevés à Whitlaw's.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
0 04	0 04	0 04	0 04	0 16	0 04
0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 03	0 00¾
0 03	0 03	0 03	0 03	0 12	0 03
0 05	0 05	0 05	0 05	0 20	0 05
0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 03	0 00¾
0 02	0 02	0 02	0 02	0 08	0 02
0 10	0 10	0 10	0 10	0 40	0 10
0 05½	0 05½	0 05½	0 05½	0 22	0 05½
0 00½	0 00½	0 00½	0 00½	0 02	0 00½
0 05	0 05	0 05	0 05	0 20	0 05
0 20	0 20	0 20	0 20	0 80	0 20
En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.
0 01	0 01	0 01	0 01	0 04	0 01
0 03½	0 03½	0 03½	0 03½	0 14	0 03½
0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 00¾	0 03	0 00¾
En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.	En franchise.

N° 25—*Suite.*

AVIS—*Suite.*

NOTE—La houille, excepté sur le canal Welland, passe par tous les canaux en franchise.—Arrêté du conseil du 7 juin 1869.

Le bois en grume, le bois de service et autres produits passent en franchise sur le Creek Chippewa, entre l'Aqueduc et Port-Robinson.—Arrêté en conseil du 18 mai 1863.

Le minerai de fer, cryolithe ou minerai chimique, paient 5 centins par tonneau sur une section ou sur tous les canaux.

Les marchandises qui auront payé les péages sur toute la ligne des canaux du Saint-Laurent, ou sur le canal Lachine, l'écluse Sainte-Anne et sur les canaux de l'Ontaouais et du Rideau, passeront en franchise le canal Welland ; et si des péages ont été payés au canal Chambly, ils seront remboursés à Montréal ou à Kingston-Mills ; et les marchandises qui auront payé tous les péages du canal Welland passeront en franchise les canaux du Saint-Laurent ou ceux de l'Outaouais ou du Rideau, l'écluse Sainte-Anne et les canaux de Lachine et de Chambly ; pourvu que les articles ayant droit à cette exemption passent en descendant par toute la longueur du canal jusqu'à Montréal, ou en remontant par toute la longueur des canaux du Saint-Laurent, ou des canaux de l'Outaouais et du Rideau jusqu'au lac Ontario.

Tous les articles, effets ou marchandises non désignés ci-dessus, paieront selon le tarif de la catégorie n° 4.

Nul laissez-passer ne sera donné aux remorqueurs ou autres petits navires à moins de 25 centins le minimum, mais les navires ne portant ni fret ni passagers pourront obtenir un permis de saison moyennant $30, lequel leur permettra de circuler à volonté sur le canal.

Les marchandises expédiées à aucun port à l'ouest des canaux du Saint-Laurent, et sur lesquelles les péages ont déjà été payés pour leur passage sur ces canaux, peuvent être réexpédiées de ces ports et transportées exemptes de péage sur le canal Welland comme si elles avaient été expédiées directement en premier lieu ; et les marchandises en destination de l'est qui auront payés les péages sur le canal Welland peuvent être transbordées à aucun des ports du lac Ontario et passer ensuite sans payer de nouveaux péages sur les canaux du Saint-Laurent, comme si elles avaient été expédiées directement en premier lieu.

AVIS.

NAVIRES DES ENTREPRENEURS ET LEURS CARGAISONS EN FRANCHISE.

A. C., 22 avril 1884—Sur la représentation du ministre du revenu de l'intérieur, le comité recommande que l'arrêté du conseil du 18 septembre 1873, par lequel il était ordonné que tous les navires, qui, étant la propriété de, ou étant frétés par des concessionnaires d'entreprises pour l'agrandissement ou la réparation de canaux, seraient employés à l'enlèvement de débris ou le transport de matériaux nécessaires à ces travaux, fussent admis à passer sur les dits canaux sans qu'il fût payé de péages, soit modifié par l'addition, après le mot "péages," des mots "sur ces navires et leurs cargaisons," et que la dite modification soit censée avoir existé dès la date du dit arrêté du conseil.

TAUX SPÉCIAUX POUR LES CÉRÉALES EN DESTINATION DE L'EST.

A. C., 18 mars 1889—Considérant qu'il est à propos que le taux spécial de péages pour le passage dans les canaux Welland et du Saint-Laurent de certaines denrées en destination de l'est, en force pendant la dernière saison de navigation, soit continué pendant la prochaine saison.

Il a plu à Son Excellence le gouverneur général en conseil, en vertu des dispositions du 13e article du chapitre 37 des Statuts revisés du Canada, intitulé "Acte concernant le ministère des chemins de fer et canaux," ordonner, et il est par le présent ordonné que le taux spécial de péages de deux (2) centins par tonneau, adopté l'année dernière pour le passage dans les canaux Welland et du Saint-Laurent de certaines céréales, blé, maïs, pois, orge et seigle, lorsqu'elles sont expédiées en destination de Montréal ou de quelque autre port à l'est de Montréal, soit continué pendant la prochaine saison de navigation et pas plus longtemps, ces péages s'appliquant aux canaux Welland et du Saint-Laurent.

Il a en outre plu à Son Excellence ordonner la continuation, pendant la même période seulement, de l'arrangement par lequel les dites denrées, si elles ont acquitté les pleins péages ordinaires pour passage dans le canal Welland, auront droit d'être exemptées du paiement de tout autre péage dans aucune partie du système de canaux du Saint-Laurent, même si elles ne traversaient pas toute la distance jusqu'à Montréal.

RADEAUX, CANAL DE CARILLON.

A. C., 6 juillet 1888—Vu un mémoire en date du 30 juin 1888, du ministre des chemins de fer et canaux, représentant qu'en vertu d'un arrêté du conseil il a été permis aux radeaux de passer en franchise dans le canal de Carillon, en conséquence de la construction d'un barrage en travers de la rivière Outaouais à Carillon, ce qui rendait difficile et parfois impossible la descente des rapides à cet endroit de la rivière.

Le ministre déclare qu'il appert nécessaire, vu la difficulté de passer par la glissoire pratiquée dans le barrage, que le canal serve au passage des radeaux ; et il recommande qu'à compter de l'ouverture de la présente session, et à l'avenir et jusqu'à nouvel ordre, les radeaux aient la permission de passer gratuitement dans le canal de Carillon, sauf tous règlements que le ministre des chemins de fer et canaux pourra juger bon d'adopter dans le trafic du canal.

49 VIC., CHAP. 32.

ACTE CONCERNANT LE CANAL DE LA BAIE DE BURLINGTON.

[*Sanctionné le 2 juin 1886.*]

CONSIDÉRANT qu'il est à propos, dans l'intérêt de la navigation et pour la commodité du public, que les péages imposés pour l'usage de l'ouvrage public ci-dessous mentionné soient abolis : A ces causes, Sa Majesté, par et avec l'avis et le consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète ce qui suit :—

N° 25—*Suite.*

AVIS—*Suite.*

1. Nonobstant tout ce que contient l'acte de la trente-unième Victoria, chapitre douze, intitulé "*Acte concernant les travaux publics du Canada,*" nuls péages ne seront à l'avenir payables ou perçus au sujet de l'usage de l'ouvrage public dans le voisinage de la cité d'Hamilton, dans la province d'Ontario, communément appelé le canal de la baie de Burlington.

"ACIER" CLASSÉ AVEC LE "FER" À 15C. SUR LES CANAUX DU SAINT-LAURENT SEULEMENT.

A. C., 1er fév. 1888.—ATTENDU que le ministre des chemins de fer et canaux fait rapport qu'en vertu des dispositions du tarif de taux de péages actuellement en force sur les canaux de la Puissance, établi par arrêté du conseil du 23 juin 1883, il existe une différence peu désirable entre le fer et l'acier devant passer par les canaux du Saint-Laurent, le fer étant placé dans la 3ème classe, sur lequel 15 centins par tonne sont imposés, tandis que l'acier, n'étant pas placé dans une classe spéciale, est compris dans la "4ème classe," savoir, "tous autres articles non énumérés," sur lequel 20 centins par tonne sont imposés,—

Il a plu à Son Excellence en conseil, sur la recommandation du ministre des chemins de fer et canaux, et en vertu des dispositions du 13ème article du chap. 37 des Statuts Revisés du Canada, intitulé "Acte concernant le ministère des chemins de fer et canaux," ordonner, et il est par le présent ordonné, que le dit ordre en conseil du 23 juin 1883, établissant le tarif de taux de péages sur les canaux de la Puissance, soit et il est par le présent modifié de manière à placer "l'acier" dans la même catégorie que le "fer," réduisant ainsi la charge à 15 centins par tonne.

CANAL SAINT-PIERRE.

Sur tout et chaque navire passant sur le dit canal, deux centins par tonneau sur le navire et un centin par tonneau sur le fret, en chaque sens.

Les taux suivants de péages seront prélevés sur les navires et articles passant par les différentes subdivisions des canaux.

CANAL WELLAND.

	Taux.
1. De Port-Maitland, Dunnville et Port-Colborne à Port-Robinson ou Allanburg, sans passer l'écluse, en chaque sens	$\frac{1}{2}$
2. De la tranchée de Chippewa, ou quelque part que ce soit, à Dunnville, Port-Maitland ou Port-Colborne	$\frac{3}{4}$
3. De Dunnville à Port-Colborne	$\frac{1}{4}$
4. De Thorold à Sainte-Catherine ou Port-Dalhousie	$\frac{3}{4}$
5. De Maitland, Dunnville, Colborne ou Port-Robinson à Marshville et les lieux intermédiaires	$\frac{3}{4}$
6. De Marshville ou les lieux intermédiaires à Port-Maitland, Dunnville, Port-Colborne et Port-Robinson	$\frac{3}{4}$
7. De Port-Robinson à Allanburg ou Thorold	$\frac{3}{4}$
8. do Sainte-Catherine ou Port-Dalhousie	$\frac{1}{2}$
9. De Sainte-Catharine à Port-Dalhousie	$\frac{1}{4}$
10. De Dunnville à Maitland	$\frac{1}{4}$
11. De Port-Robinson en passant par la tranchée de Chippewa	$\frac{1}{4}$
12. De Port-Colborne à Port-Maitland	$\frac{1}{2}$
13. De la tranchée de Chippewa en passant par l'écluse de Port-Robinson	$\frac{1}{2}$
14. De Colborne, Dunnville, Maitland et Marshville à Thorold	$\frac{1}{4}$
15. do do do Sainte-Catherine	$\frac{1}{2}$
16. Seulement par la tranchée de Chippewa	$\frac{3}{4}$
17. Seulement par l'écluse de Port-Robinson	$\frac{1}{8}$

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

La navigation sera divisée en quatre sections, savoir : Cardinal, Cornwall, Beauharnois et Lachine. Des péages seront prélevés sur tout navire et propriété dans la proportion du nombre de sections franchies.

CANAL CHAMBLY.

Navires et articles passant de Sorel à Chambly, paieront	$\frac{1}{3}$
do do Chambly à Saint-Jean, paieront	$\frac{2}{3}$

CANAUX DE L'OTTAWA.

La navigation sera divisée en trois sections, savoir : Grenville, Carillon et Sainte-Anne. Des taux seront prélevés sur tout navire et article dans la proportion du nombre de sections franchies.

CANAL RIDEAU.

La navigation de ce canal est divisée en trois sections : "Ottawa," "Smith's Falls" et "Kingston-Mills." Les navires et fret passant par une section paieront un tiers, deux sections, deux tiers.

N° 25—*Suite.*

AVIS—*Suite.*

Règles générales.

Toute fraction d'une tonne sera comptée comme une tonne, et les parties de sections seront comptées comme sections entières sur les canaux ci-dessus.

Le passage des bois en grume ou autres sur aucuns des canaux ou sections de ces canaux sera toujours soumis à des règlements à cet effet.

Droits de port.

Les navires prenant ou déchargeant du fret sur les propriétés du chemin de fer Welland, à Port-Colborne ou Dalhousie, seront exempts de droits de port ; mais tous les autres navires déchargeant ou prenant un chargement à Port-Dalhousie, Port-Colborne ou Port-Maitland, paieront deux centins pour chaque tonne de fret qu'ils y prendront ou déchargeront. Deux centins.

BASE DE L'ESTIMATION DES POIDS.	Ton'x.
2,000 lbs. avoirdupois	1
Par M. signifie par mille pieds	
Par Mille signifie par mille pièces	
Fruits verts, 9 barils correspondent à	1
Alcalis 3 do	1
Ecorce, 4 cordes	1
Bœuf, 7 barils	1
Biscuits et craquelins, 9 barils	1
Briques, communes, 1,000	2
Beurre, 22 tinettes ou 7 barils	1
Bestiaux, 3	1
Ciment et chaux hydraulique, 7 barils	1
Briques réfractaires, 1,000	3
Poisson, 7 barils	1
Fleur, 9 barils	1
Gypse et manganèse, 6 barils	1
Chevaux, 2	1
Saindoux et suif, 7 barils ou 22 tinettes	1
Liqueurs et spiritueux, 215 gallons	1
Liqueurs, toutes autres, 215 gallons	1
Noix, 9 barils	1
Huîtres, 6 barils	1
Lard, 7 barils	1
Sel, 7 barils	1
Graines, 9 barils	1
Moutons, 20	1
Pierre, 12 pieds cubes	1
Pierre, 1 corde	7½
Whisky, 4 barils ou 215 gallons	1
Barils vides, 10	1
Cercles à barils, 10 mille	1
Planches et autres bois sciés, 600 pieds mesure de planche	1
Courbes de bâtiments, 4	1
Bois de chauffage, 1 corde	3
Echalas à houblon, 60, ou 40 pieds cubes	1
Bardeaux, 12 M, ou paquets	1
Piquets ou perches pour clôtures, 1 mille	1
Douves et fonds, pipe, 1 mille	8
do Indes occidentales, 1 mille	4
do baril, 1 mille	2½
do saloir, 1 mille	1½
Bois en grume, étalon, 1	⅞
Bois carré, 50 pieds cubes	1
Poteaux de télégraphe, 10, ou 40 pieds cubes	1
Mâts et espars, 40 pieds cubes	1
Liens de chemins de fer, 16, ou 50 pieds cubes	1
Tous autres bois ouvrés ou en partie ouvrés, 40 pieds cubes, selon le tarif	1
Flottes, 50 pieds cubes	1
Traverses, 40 pieds cubes, ou 5 pièces	1

Note.—D'après l'Acte des poids et mesures de 1873, les articles suivants sont estimés au cent (100 lbs.), savoir :—orge, fèves, charbon de bois, maïs, avoine, pois, pommes de terre, seigle, sel, graines et blé, le poids équivalant au boisseau étant comme suit :—Blé, soixante livres ; maïs, cinquante-six livres ; seigle, cinquante-six livres ; pois, soixante livres ; orge, quarante-huit livres ; avoine, trente-quatre livres ; sarrasin, quarante-huit livres ; fèves, soixante livres ; pommes de terre, soixante livres.

N° 25—*Suite.*

AVIS—*Suite.*

DROITS D'EMMAGASINAGE DANS LES HANGARS DU BASSIN DU CANAL LACHINE.

PROCLAMATION.

ATTENDU qu'il est à propos de pourvoir à l'établissement de droits sur les divers travaux publics construits aux frais de la province : Sachez en conséquence, qu'à compter de la date des présentes, et jusqu'à ce que le plaisir de Sa Majesté soit ultérieurement connu à cet égard, il sera payé pour l'usage de Sa Majesté, ses héritiers et successeurs, aux personnes qui pourront être autorisées à les percevoir, les diverses sommes spécifiées dans le tarif qui accompagne les présentes. Ce dont les sujets dévoués de Sa Majesté, et tous autres que les présentes pourront concerner, sont requis de prendre connaissance pour leur gouverne.

Donné sous mon seing et le sceau de mes armes, à Montréal, ce vingt et unième jour d'août, dans l'année de Notre-Seigneur mil huit cent quarante-six, dans la dixième année du règne de Sa Majesté.

Par ordre,

(Signé) D. DALY, *Secrétaire.* (Signé) CATHCART.

TARIF DES DROITS D'EMMAGASINAGE SUR LES ARTICLES LAISSÉS DANS LES HANGARS DES BASSINS DU CANAL LACHINE.

			s.	d.
Blé, et autres grains, par semaine,		par boisseau		½
Farines	do	par baril		2
Lard, bœuf, beurre et saindoux	do	do		3
Cassonade	do	par boucaut, 6d., par baril		3
Liqueurs	do	par pipe, 9d., par tonne		7½
	do	par barrique, 6d., par quartaut		4
Fer, en barres	do	par tonneau	1	0
Fer, en saumon	do	do		6
Sel	do	par 100 boisseaux	1	8
Balles, paniers, caisses, etc.	do	par ton. de poids ou d'encombrement	1	0
Charbon	do	par chaldron		6

1. Il ne sera rien demandé pour emmagasinage d'articles dans les hangars du bassin du canal Lachine, pendant la première période de quarante-huit heures, après laquelle les droits d'emmagasinage ci-dessus seront imposés et perçus.
2. Les articles non énumérés devront payer selon le tarif ci-dessus.
3. Tous les articles emmagasinés dans les hangars et y laissés après la première période de quarante-huit heures, paieront les droits sur le pied d'une semaine, quoiqu'ils puissent n'y être restés qu'une fraction de ce temps, et de même pour chaque semaine subséquente.
4. La main-d'œuvre pour le dépôt et l'enlèvement des articles dans les hangars sera fournie par les propriétaires, ou leurs agents, et à leurs frais.
5. Tous les articles emmagasinés dans ces hangars seront absolument aux risques du propriétaire, pour dommage par le feu ou autrement.
6. Tout droit d'emmagasinage devra être payé avant l'enlèvement des articles.

Avis est par le présent donné qu'il a plu à Son Excellence le gouverneur général en conseil autoriser que le tarif des droits d'emmagasinage dans les hangars du bassin du canal Lachine établi par la proclamation du 21 août dernier, soit continué en vigueur jusqu'à nouvel ordre.

Par ordre,

(Signé) J. W. DUNSCOMB,
Commissaire des douanes.

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,
DÉPARTEMENT DES DOUANES, 28 octobre 1846.

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,
DÉPARTEMENT DES DOUANES,
TORONTO, 31 mai 1858.

Avis est par le présent donné qu'il a plu à Son Excellence le gouverneur général, par un arrêté du conseil, daté ce jour, ordonner et régler que l'emmagasinage de la farine dans les hangars, aux bassins du canal Lachine, à Montréal, soit, jusqu'à ce qu'il en soit autrement ordonné, gouverné par les règlements suivants, savoir :

1. Il sera permis de laisser la farine dans les hangars deux jours entiers sans payer ;
2. Si elle y est laissée au delà de deux jours ou de 48 heures, cette farine sera assujétie au paiement d'un centin par baril, pour les quatre premiers jours après l'expiration des 48 heures d'exemption ;

N° 25—*Suite.*

AVIS—*Suite.*

3. Si la farine est laissée dans les hangars au-delà de quatre jours à un centin par jour par baril, elle sera assujétie à payer deux centins par jour par baril, pour chaque jour qui suivra l'expiration de ces quatre jours ;
4. Toute fraction de jour sera considérée comme un jour entier.

Par ordre,
(Signé) R. S. M. BOUCHETTE,
Commissaire des douanes.

BUREAU DU CONSEIL PRIVÉ,
OTTAWA, 12 juin 1880.

Sur la recommandation de l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, le comité conseille que les droits à prélever pour l'emmagasinage du sel dans les entrepôts de Saint-Michel, à Montréal, sous l'autorité d'un arrêté du conseil en date du 1er juillet 1846, qui fixait ces droits à un centin par sac par semaine, à l'expiration de la première période de quarante-huit heures, soit modifié, et que ces droits soient réduits à un demi-centin par sac par semaine après l'expiration de la première période de quarante-huit heures.

(Signé) J. O. COTÉ,
Greffier du Conseil privé.

TARIF POUR LES NAVIRES FAISANT LE COMMERCE AVEC LES PORTS DE L'EST ET ENTRANT DANS LE CANAL LACHINE AU PORT DE MONTREAL.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
QUÉBEC, 8 juin 1860.

Il a plu à Son Excellence le gouverneur en conseil ordonner, et il est par le présent ordonné, que dès et après la présente date les droits suivants seront prélevés sur les navires qui font commerce avec les ports de l'est et entrent dans le canal Lachine au port de Montréal, ainsi que sur certaines marchandises ci-après mentionnées ; quarante-huit heures étant allouées aux dits navires pour le déchargement de leur cargaison avant d'être soumis aux droits ; et le dit déchargement devant se faire en aval de l'écluse Saint-Gabriel.

Navires.	Droits.
Bateaux à vapeur jaugeant 50 tonneaux et plus, par tonneau d'enregistrement, par journée de 24 heures	8 mill.
Tous autres navires jaugeant 50 tonneaux et plus, par tonneau d'enregistrement, par journée de 24 heures	4
Bateaux à vapeur ne jaugeant pas 50 tonneaux d'enregistrement, par journée de 24 heures	40 centins.
Tous autres navires jaugeant de 25 à 50 tonneaux d'enregistrement, par journée de 24 heures	20 "
Tous navires ne jaugeant pas 25 tonneaux d'enregistrement, par journée de 24 heures	10 "
Houille, par chaldron	10 "
Sel, par 100 minots	15 "
Marchandises de la catégorie n° 4 du tarif des canaux provinciaux	10 "

Pourvu, toutefois, que les droits ci-dessus ne soient prélevés que sur les marchandises destinées à la consommation à Montréal, et sur les navires faisant commerce avec ce port.

(Signé) W. H. LEE.
Greffier du Conseil privé.

QUAIAGE À PRÉLEVER SUR LE BOIS DE CHAUFFAGE SUR LES QUAIS ET LES BORDS DU CANAL.

A. C., 7 août 1860.—1. Sur la recommandation de l'honorable commissaire des travaux publics, il a plu à Son Excellence le gouverneur général en conseil ordonner, et il est par le présent ordonné que les droits établis par un arrêté du conseil du 8 juin dernier pour être prélevés sur le bois de chauffage sur les quais à Lachine, et sur le canal Lachine, entre le pont Wellington et l'écluse n° 5, et sur les quais du bassin du canal Lachine, soient et sont par le présent modifiés, et il a plu à Son Excellence ordonner qu'au lieu de ces droits, les droits suivants seront perçus ainsi que mentionné dans le présent, savoir :

2. Bois de chauffage débarqué sur les quais ou les bords du canal, ou dans des bateaux, barges ou autres navires, occupant quelqu'un des bassins entre le pont de la rue Wellington et l'écluse n° 3, 4 centins par corde, et pour chaque jour que le bois restera dans le canal ou le bassin, ou sur les quais ou les bords du canal après une période de cinq jours, un droit additionnel de 4 centins par corde.

Bois de chauffage sur les bords du canal entre l'écluse n° 3 et l'écluse n° 5, et sur les quais dans le bassin du canal à Lachine ;

	Par corde.
Pour recevoir du bois de construction, etc., y compris l'usage du bassin ou du quai pendant un mois	3 centins.
Pour chaque mois suivant pendant la saison de la navigation	3 "
Pour l'hivernage dans le bassin ou le quai	3 "

N° 25.—*Suite.*

AVIS—*Suite.*

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
QUÉBEC, 27 janvier 1862.

Présent :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Sur la recommandation de l'honorable commissaire des travaux publics, il a plu à Son Excellence en conseil ordonner, et il est par le présent ordonné, que les dispositions de l'arrêté du conseil du 8e jour de juin 1860, telles que modifiées par l'arrêté du conseil du 7e jour d'août suivant, établissant le tarif des droits à percevoir sur le bois de chauffage sur les quais à Lachine, et dans le canal Lachine et le bassin du canal, soient et sont par le présent déclarées s'appliquer aux bords et aux terrains du canal à la côte Saint-Paul et à Lachine.

(Signé) W. H. LEE,
Greffier du Conseil privé.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
OTTAWA, 4 février 1880.

Présent :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Attendu que, par arrêté du conseil du 8 juin 1860, il a été donné pouvoir de prélever un péage comme suit sur le "bois de chauffage déposé sur le bord du canal, entre l'écluse n° 3 et l'écluse n° 5, ainsi que sur les quais du bassin de Lachine":

	Par corde.
Pour recevoir le bois de charpente, etc., y compris l'usage du bassin ou quai pour un mois.	3 centins.
Pour chaque mois suivant, durant la saison de navigation.....	3 "
Pour l'hivernage dans le bassin ou au quai.....	3 "

Et attendu qu'il a été démontré que, présentement, il a été difficile de percevoir ce péage mensuel sur le bois de chauffage, et que l'abolition de ce droit faciliterait les affaires et augmenterait le revenu ; il a plu à Son Excellence le gouverneur général en conseil, sur la recommandation de l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, ordonner, et il est par le présent ordonné, que l'article de l'arrêté du conseil du 8 juin 1860, qui établit ces droits, soit et est par ces présentes révoqué, cette révocation devant prendre effet le 1er juillet 1880.

(Signé), J. O. COTÉ,
Greffier du Conseil privé.

LES BASSINS DU CANAL QUI SONT DANS LES LIMITES DE LA CITÉ DE MONTRÉAL SERONT CONSIDÉRÉS POUR CERTAINES FINS COMME PARTIE DU PORT.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
OTTAWA, 8 août 1878.

Présent :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

1. Attendu que l'honorable ministre des travaux publics a représenté : Que sous le coup des règlements qui existent aujourd'hui pour la perception des péages sur les canaux, les navires allant à l'est et qui ont payé le péage complet pour un passage d'ouest à l'est par le canal Welland, sont encore frappés d'un péage partiel pour une section du canal s'ils entrent de nouveau dans le canal Lachine ;
2. Que souvent les navires chargés de grain et à destination du port de Montréal ne déchargent qu'une partie de leur cargaison à bord des navires de mer dans le port, et entrent de nouveau dans le canal Lachine pour décharger le reste de leur cargaison, soit dans les élévateurs à grain ou les moulins situés le long des bassins du canal ;
3. Que dans son opinion, ces navires ayant payé péage pour un passage complet sur le canal Welland, devraient pouvoir entrer gratuitement dans le canal Lachine pour les fins ci-dessus mentionnées.
4. Il a plu à Son Excellence en conseil, sur la recommandation du ministre des travaux publics, ordonner, et il est par le présent ordonné, que les bassins du canal sis et situés dans les limites de la cité soient considérés comme formant partie du port de Montréal, en tant seulement qu'est concernée la perception des péages pour les navires ci-dessus mentionnés, entrant de nouveau dans cette partie du canal pour décharger le reste de leur cargaison ; mais que cette règle ne s'appliquera pas au-delà, par exemple, lorsque ces navires retourneront dans le port pour prendre cargaison, alors que le péage ordinaire leur sera imposé pour cette seconde sortie du canal.

(Signé), W. A. HIMSWORTH,
Greffier du Conseil privé.

N° 25.—*Suite.*

AVIS—*Suite.*

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
OTTAWA, 12 juillet 1881.

Présent :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

5. Attendu qu'il a été représenté par des intéressés que des bâtiments chargés de grain à destination du port de Montréal prennent fréquemment sur leurs ponts des chargements de phosphate, et que, forcés qu'ils sont de se rendre immédiatement au port pour y décharger leur grain ils acquittent les droits de transit jusqu'à ce point et reviennent subséquemment dans le canal Lachine pour déposer leurs chargements de phosphate dans les entrepôts et paient une deuxième fois sous le coup des règlements actuels les droits de canaux pour cette nouvelle entrée.
6. Et attendu que pareille question s'étant présentée au sujet de la mise en entrepôt du surplus d'un chargement de grain non requis pour expédition, et qu'un arrêté du conseil a été passé le 8 août 1878, exemptant de droits la seconde entrée pour les fins indiquées,—Son Excellence en conseil, sur la recommandation de l'honorable ministre faisant fonction de ministre des chemins de fer et canaux, a bien voulu ordonner, et il est par le présent ordonné que les bassins du canal Lachine dans les limites de la cité de Montréal seront à l'avenir considérés comme faisant partie du port de Montréal pour les fins du déchargement du phosphate transporté par les bâtiments en sus de leur chargement de grain tel que ci-dessus décrit ; pourvu cependant que s'ils retournent au port pour y prendre un chargement tels navires soient frappés à leur seconde sortie du canal du droit ordinaire.

(Signé) J. O. COTÉ,
Greffier du Conseil privé.

TARIF DES DROITS À PAYER POUR LES NAVIRES QUI PASSENT L'HIVER DANS LE CANAL LACHINE.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
OTTAWA, 22 août 1879.

Présent :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

1. Attendu que l'honorable ministre qui fait fonction de ministre des chemins de fer et canaux a représenté que par l'acte 36 Vict., chap. 128, il a été, en vue de l'uniformité, adopté un système de jaugeage et d'enregistrement des navires, qui, en faisant entrer dans le jaugeage les parties du navire exemptées du jaugeage par l'"Acte concernant la Marine Marchande" en vigueur jusque-là, a considérablement augmenté le tonnage nominal des navires, et qu'il est devenu en conséquence nécessaire que le tarif exigé auparavant pour l'hivernement des navires dans le canal Lachine, soit modifié pour correspondre aux nouvelles conditions de jaugeage.
2. Il a plu à Son Excellence, sur la recommandation du ministre faisant fonction de ministre des chemins de fer et canaux, par et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner, et il est par le présent ordonné, que le tarif suivant pour l'hivernage soit substitué à celui qui est aujourd'hui en vigueur, savoir :—
3. Pour chaque bateau, barge, chalan ou autre bâtiment jaugeant dix (10) tonneaux ou moins, soixante-dix (70) centins par bâtiment pour tout l'hiver, et pour chaque bâtiment de plus de dix (10) tonneaux huit (8) centins additionnels sur chaque dix (10) tonneaux.

(Signé), W. A. HIMSWORTH,
Greffier du Conseil privé.

DROITS À PRÉLEVER SUR LES NAVIRES PASSANT L'HIVER DANS LE CANAL RIDEAU

COPIE CERTIFIÉE *d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général en conseil, le 19 mars 1887.*

Vu un mémoire du ministre des chemins de fer et canaux en date du 18 mars 1887, recommandant que les droits d'hivernage pour les navires passant l'hiver dans le bassin du canal à Ottawa, ou en d'autres endroits le long du canal Rideau, soient fixés comme ci-après :—

Dans le bassin du canal à Ottawa,	bateaux à vapeur,	pour la saison	.....	$ 8 00
do	do	barges	do	..... 4 00
Dans les écluses	do	bateaux à vapeur,	do	.. .. 50 00
do	à d'autres stations,	do	do	..... 15 00

et recommandant en outre que, dans le cas où il le jugerait à propos, il soit autorisé à exiger des propriétaires des navires qui passent l'hiver dans les écluses des garanties contre les dommages que pourraient subir les travaux par incendie.

(Signé), JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

PÉAGES ET DROITS À PRÉLEVER SUR LES NAVIRES QUI CHARGENT ET DECHARGENT DANS LE NOUVEAU BASSIN DU CANAL LACHINE.

A. C., 26 janvier 1883.—1. Dans un rapport du ministre des chemins de fer et canaux, en date du 19 janvier 1883, le ministre soumet une demande de la commission du port de Montréal, en date du 17 août 1882, à l'effet de rendre applicables au nouveau bassin d'aval du canal Lachine, certains pouvoirs de percevoir des droits conférés à cette commission par l'acte 18 Vic., ch. 143, relativement au bassin d'aval du vieux canal.

N° 25—*Suite.*

AVIS—*Suite.*

2. Le ministre représente de plus que la commission allègue que le nouveau bassin est employé par des navires de mer qui font le trajet entre Québec et Montréal par le chenal approfondi, lequel a coûté des sommes d'argent considérables à la commission, et que les revenus du port ne peuvent ainsi manquer de souffrir sérieusement.
3. Le ministre représente que la question ayant été référée à l'ingénieur en chef des canaux, celui-ci, en date du 12 janvier courant, a rapporté qu'à l'époque à laquelle a été passé l'acte en question (1855) c'était la municipalité qui était responsable des dépenses de l'approfondissement du fleuve, et qu'environ dix ans plus tard le gouvernement se chargea de la dette de $1,164,235 encourue pour l'approfondissement du lac Saint-Pierre ; de plus, que la commission du port n'a aucunement contribué à la construction de la nouvelle entrée et des nouveaux bassins du canal, et qu'il ne voit pas de raison de donner à la commission le contrôle du revenu qui pourrait en provenir.
4. L'ingénieur en chef suggère qu'il devrait être permis à la commission de garder le droit de prélever des droits pour le vieux bassin d'aval, mais que le gouvernement devrait garder le contrôle complet des nouveaux travaux et des nouveaux bassins, ainsi que du revenu qui peut en provenir, et recommande que le gouvernement prélève sur les navires qui chargent et déchargent dans les nouveaux bassins les mêmes droits que ceux prélevés par la commission pour le vieux bassin.
5. Le ministre approuve la manière de voir de l'ingénieur en chef, et recommande que l'autorisation nécessaire soit conformément donnée à qui il appartient.
6. Le comité soumet en conséquence la recommandation qui précède à l'approbation de Votre Excellence.

(Signé), JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

PÉAGES ET DROITS À PRÉLEVER DANS LE PORT DE MONTRÉAL, EN VERTU DES ACTES 40 VIC., CH. 53 ET 42 VIC., CH. 28.

Dès et après le premier jour d'avril 1881 :—

DROITS DE TONNAGE.

A prélever sur tous les navires dans le port.

Sur les bateaux à vapeur, pour chaque journée de vingt-quatre heures, ou partie d'une journée, qu'ils restent dans le port, à compter de l'heure de leur arrivée jusqu'à celle de leur départ	1c.	par ton. de registre.
Sur tous les autres navires, par jour, comme susdit	½c.	do

DROITS DE QUAIAGE.

A prélever sur les marchandises, animaux et autres choses quelconques débarqués ou embarqués dans le port.

Tous effets et marchandises non ailleurs spécifiés	25c.	par ton.
Foin, paille, fer en gueuse et rebuts de fer, potasse et perlasse	20c.	do
Pommes, paniers et leurs contenus, fleur de farine et farine, poisson, viandes, poix, pommes de terre, goudron, chevaux, bêtes à cornes, moutons, cochons	15c.	do
Lest, argile, briques réfractaires, gypse, chaux, marbre, phosphates, sable, sel	10c.	do
Houille et coke, grain et graines de toutes sortes	7½c.	do

Tarif spécial—briques, 10c. par 1,000 ; bois de chauffage, 5c. par corde ; bois de construction, 10c. par 1,000 pieds mesure de planche.

Or ou argent en lingots, espèces .....

Sur tous effets et marchandises quelconques, dont on ne saurait facilement constater la quantité en poids, mesure ou autre mode de calcul établi par le tarif, les commissaires du port pourront prélever un droit de ¼ de 1 pour cent sur leur valeur.

Chaque inscription paiera au moins 5 centins.

Tous effets débarqués sur le quai pour être expédiés de nouveau ne paieront qu'un quaiage.

Le tonneau mentionné dans le tarif des droits de quaiage sera du poids de 2,000 livres ou de 40 pieds cubes d'encombrement, suivant le connaissement.

BASE D'ESTIMATION POUR LES POIDS.

Alcalis, potasse et perlasse	3 brls fer.	1 tonn.	Bêtes à cornes	3 à 1	tonn.
Pommes, fleur de farine, farine, pommes de terre	9	do	Moutons	15	do
Poissons, viandes, goudron	7	do	Cochons	10	do
Chevaux	2 à 1	tonn.			

Attesté,
(Signé), H. D. WHITNEY,
Secrétaire.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU PORT.

CHAMBRE DU CONSEIL PRIVÉ,
OTTAWA, 1er avril 1881.

Je certifie que le tarif ci-dessus a été approuvé par Son Excellence le Gouverneur général en conseil ce 1er jour d'avril 1881.

(Signé), J. O. COTÉ,
Greffier du Conseil privé.

N° 25—*Suite.*

AVIS—*Suite.*

A une séance des commissaires du port de Montréal tenue le deuxième jour de juin 1881, le règlement suivant a été adopté sous l'autorité de l'acte 42 Vict., chap. 28. Présents :—Monsieur Andrew Robertson, président, messieurs J. B. Rolland, Edward Murphy, Henry Bulmer, Victor Hudon, Hugh McLennan, Chs. M. Gould, l'honorable J. L. Beaudry (maire) et Andrew Allan.

" Attendu qu'il est à propos dans l'intérêt du port de Montréal, que les droits de port sur les grains soient réduits d'ici au premier de septembre prochain ;

" Il est par les présentes résolu que le taux sur les grains soit réduit comme susdit de sept centins et demi (7½c.) par tonneau à un centin (1c.) par tonneau."

CONSEIL PRIVÉ, 7 juin 1884.

Je certifie par les présentes que le dit règlement des commissaires du port de Montréal, adopté sous l'autorité de l'acte 42 Vict., chap. 28, a, ce jour, été approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil.

(Signé), JOHN J. McGEE,
Greffier du Conseil privé.

TARIF DES DROITS À PRÉLEVER SUR LE BOIS FLOTTANT, ETC., À SON ENTRÉE DANS LE BASSIN À LACHINE ET DANS LE CANAL LACHINE.

A. C., 8 juin 1860.—1. Il a plu à Son Excellence le gouverneur général en conseil ordonner, et il est par le présent ordonné, que dès et après la présente date les droits suivants seront prélevés sur le bois flottant, le bois d'échantillon et le bois de chauffage, à leur entrée dans le bassin à Lachine et dans le canal Lachine.

Espèces de bois.	Pour recevoir du bois, etc., y comp. l'usage du bassin ou du quai pendant un mois.	Pour chaque mois suivant pendant la saison de la navigation.	Pour passer l'hiver dans le bassin ou sur le quai.
	Cents.	Cents.	Cents.
Bois de coustruction, carré ou en grume, de toute sorte, de plus de 12 x 12, par mille pieds cubes	25	20	35
Bois de construction, en grume ou méplat, de toute sorte, de moins de 12 x 12, par mille pieds de longueur	20	15	30
Madriers et planches, y compris toute sorte de bois d'échantillon scié, en radeau, par mille pieds, mesure de planche	3	2	3
Pièces de sciage, 12 pieds de longueur (si elles sont plus longues le droit proportionnel), par pièce	1	½	2 10
Flottes, le 100	10	5	10
Traverses, le 100	10	5	10
Piquets et perches de clôtures, le mille	10	5	8
Douves, à barils, le mille	8	4	8
do à pipes do	8	4	8
do " I. O.," do	8	4	
Bois de chauffage sur les bords du canal entre l'écluse nº 3 et l'écluse nº 5, et sur les quais dans le bassin du canal à Lachine	3	3	3

2. Il ne sera rien alloué pour des fractions de mois ou de la saison d'hiver.
3. Le bois de chauffage sera cordé sur le bord du canal durant le déchargement, de la façon et aux endroits qui seront indiqués par le surintendant.
4. Les droits sur le bois de construction seront prélevés à compter de l'achèvement des barrages flottants dans le bassin de Lachine.

DROIT À PRÉLEVER POUR LA REPARATION DE NAVIRES SUR LES BORDS DES CANAUX DE LACHINE, BEAUHARNOIS ET CHAMBLY.

CHAMBRE DU CONSEIL PRIVÉ,
OTTAWA, 5 mars 1880.

1. Je certifie par le présent, que l'arrêté de Son Excellence le gouverneur général en conseil, adopté le septième jour de février dernier, a autorisé la mise en vigueur d'une règle qui oblige les personnes qui réparent les navires sur les bords du canal Lachine à payer d'avance la somme de quatre piastres pour chacun de ces navires ; le temps durant lequel un emplacements pourra ainsi être occupé en vertu d'un seul paiement, étant limité à six mois, et permission préalable devant être obtenue de l'officier compétent, conformément aux règlements actuels concernant les canaux.
2. Il est décrété en outre, par le dit arrêté du conseil, que dans le cas où l'on n'aurait pas obtenu de nouveaux permis, si l'on manque, à l'expiration de la période prescrite, de sortir les navires occupant ainsi les bords du canal, ces navires pourront être vendus en vertu de l'article seize des règlements concernant les canaux.

(Signé) J. O. COTÉ,
Greffier du Conseil privé.

N° 25—*Suite.*

AVIS—*Suite.*

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
OTTAWA, 6 août 1881.

Présent :

L'HONORABLE DÉPUTÉ DE SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Il a plu au député du gouverneur, sur la recommandation de l'honorable ministre faisant fonction de ministre des chemins de fer et canaux, adopter les règles suivantes concernant la réparation des navires sur les bords du canal Lachine, du canal Beauharnois et de celui de Chambly :—

1. Les réparations ne seront exécutées qu'aux endroits qui auront été indiqués et approuvés par le surintendant.
2. Pour chaque navire halé ou mis à flot pour être réparé, il sera prélevé en sus de tout autre droit, la somme d'une piastre, ce qui permettra à ce navire de rester là un mois ; chaque mois additionnel ou fraction de mois pendant lequel y demeurera le navire devant entraîner le prélèvement d'une somme supplémentaire d'une piastre.

Dans le cas, cependant, où un navire halé pour être réparé sur les bords du canal resterait là durant l'hiver, il ne sera prélevé sur ce navire qu'une somme de quatre piastres (en sus des droits ordinaires exigibles pour l'hivernage) ; la période de temps ainsi spécifiée s'étendant du 1er novembre au 1er juin inclusivement.

3. Tout navire restant sur le bord du canal après y avoir passé l'hiver sera soumis à une charge d'une piastre par mois ou fraction de mois pour le temps qu'il y restera subséquemment.
4. Tout navire qui restera plus d'un an sur le bord du canal sera soumis pour tel laps de temps qu'il y restera ainsi après cette période, à une charge de deux piastres par mois ou fraction de mois durant toute l'année.
5. Ces différents droits seront tous payables an bureau du percepteur le premier jour de chaque mois.
6. Ces règles devront être entendues comme s'appliquant à tous les cas où le bord du canal est employé d'une manière quelconque aux réparations de navires, que ces navires soient dans le moment halés ou non.

(Signé) J. O. COTE,
Greffier du Conseil privé.

CANAL RIDEAU--RÈGLEMENTS RELATIFS AU BOIS DE CHAUFFAGE DÉCHARGÉ AU BASSIN À OTTAWA.

Avis est par le présent donné qu'en conformité du chap. 28 des Statuts refondus du Canada, il a plu à Son Excellence le gouverneur général en conseil, approuver les règlements additionnels suivants pour le service, l'administration et la protection des canaux du Canada.

Par ordre,

(Signé) WM. H. LEE.
Greffier du Conseil privé.

BUREAU DU CONSEIL PRIVÉ,
OTTAWA, 14 octobre 1867.

RÈGLEMENTS établis en exécution de l'acte chap. 38 des Statuts refondus du Canada, relativement au déchargement du bois de chauffage sur le canal Rideau, dans la ville d'Ottawa, et comme supplément aux règlements—article 14 et suivants—établis par le gouverneur en conseil le 20 mai 1857 pour l'administration et la protection des canaux provinciaux, et appliqués au canal Rideau par arrêté de Son Excellence en conseil le 2 juin 1860.

1. Il ne sera pas déchargé de bois de chauffage du côté est du bassin entre le pont des Sapeurs et la ligne de la petite rue Sussex.
2. Il pourra être déchargé du bois de chauffage entre la ligne de la petite rue Sussex et le déversoir, mais ce bois devra être enlevé dans les vingt-quatre heures qui suivront le déchargement ; il sera prélevé une amende de trois centins par corde pour chaque jour que le bois sera laissé sur le quai après avis.
3. Il pourra être déchargé et cordé du bois de chauffage autour du bassin sur le terrain du gouvernement sur un espace de quarante pieds à mesurer du bord de l'eau, de façon à ménager à chaque quatre rangées de bois une allée d'au moins quinze pieds, formant autant que possible angle droit avec le bord du canal ; ce bois devra aussi être enlevé dans les vingt-quatre heures après que le propriétaire ou la personne qui en aura la charge aura reçu avis à cet effet, et à défaut une amende de trois centins par corde sera prélevée pour chaque jour que le bois sera ainsi laissé sur le quai.
4. Il sera prélevé deux centins par corde pour quaiage ou loyer sur le bois de chauffage qui sera placé en aucun endroit sur la réserve du canal.
5. Il ne sera pas débarqué de bois de chauffage avant qu'un permis ait d'abord été obtenu du gardien des écluses ou du percepteur, et le laissez-passer doit être remis à cet officier avant que le bois soit déchargé, sous peine d'une amende de quarante piastres.

B. H. TEAKLES,
Premier commis du revenu des canaux.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 19 mai 1890.

LISTE DES BUREAUX DES CANAUX CANADIENS ET DES PERCEPTEURS DE PÉAGES.

INSPECTEUR DU REVENU DES CANAUX, H. B. WITTON, HAMILTON.

CANAL WELLAND—

	Percepteur.
Port-Colborne	D. E. McFARLAND.
Port-Dalhousie	W. B. CLARK.
Dunnville	THOS. L. M. TIPTON.
Port-Maitland	T. J. GALBRAITH. (Adresse d'hiver, Stromness).
Port-Robinson	ROBT. COULTER.
Sainte-Catherine	H. H. COLLIER.
Chippawa	T. B. HARVEY.

CANAUX DU SAINT-LAURENT—

Beauharnois	A. D. DANIS, Valleyfield.
Cornwall	ROBERT FLANAGAN.
Montréal	JOHN O'NEILL.
Lachine	LOUIS PARÉ.
Cardinal	GEORGE REID.
Kingston	W. BURROWS.

CANAL CHAMBLY—

Chambly	M. D. S. MARTEL.
Saint-Jean, Qué	JULES QUESNEL.
Ecluse de Saint-Ours	P. MATHIEU.

CANAL RIDEAU—

Ottawa	J. F. FARLEY.
Kingston Mills	JOS. DEANE.
Smith's Falls	W. M. RICHEY.

CANAUX DE L'OTTAWA—

Grenville	A. PRIDHAM.
Carillon	D. MURPHY.
Ecluse de Sainte-Anne	J. BARRETT.

CANAL DU CAP-BRETON—

Saint-Pierre	WALLACE M. KAVANAGH.

CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT—

Hastings	TIMOTHY COUGHLAN, jeune.
Peterborough	WM. BROWNSCOMBE.
Bobcaygeon	ELIJAH BOTTUM.
Buckhorn	W. H. HALL. (Adresse, Hall's Bridge P.O.)
Fenelon	WM. McARTHUR.
Burleigh	

CANAL MURRAY—

	P. KEELER. (Adresse, Brighton, Ont.)